

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA



ARQUITETURA TROPICAL
O PARQUE URBANO COMO AGLUTINADOR DAS DIFERENTES
REALIDADES DA CIDADE DA PRAIA

Kátia Cristina Neves Évora de Pina

(Licenciada)

Dissertação/projeto final para obtenção de grau de Mestre em Arquitetura

Orientador Científico: Professor Catedrático João Sousa Morais

Coorientador: Professora Doutora Elisabete Freire

Júri:

Presidente: Professor Doutor José António Jacob Martins Cabido

Arguente: Professor Doutor Ricardo Jorge Fernandes da Silva Pinto

Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Lisboa, Julho 2015

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA



ARQUITETURA TROPICAL
O PARQUE URBANO COMO AGLUTINADOR DAS DIFERENTES
REALIDADES DA CIDADE DA PRAIA

Kátia Cristina Neves Évora de Pina

(Licenciada)

Dissertação/projeto final para obtenção de grau de Mestre em Arquitetura

Orientador Científico: Professor Catedrático João Sousa Morais

Coorientador: Professora Doutora Elisabete Freire

Júri:

Presidente: Professor Doutor José António Jacob Martins Cabido

Arguente: Professor Doutor Ricardo Jorge Fernandes da Silva Pinto

Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Lisboa, Julho 2015

TÍTULO: ARQUITETURA TROPICAL

SUBTÍTULO: O PARQUE URBANO COMO AGLUTINADOR DAS DIFERENTES
REALIDADES DA CIDADE DA PRAIA

DISCENTE: Kátia Cristina Neves Évora de Pina

ORIENTADOR: Professor Catedrático João Sousa Morais

COORIENTADOR: Professora Doutora Elisabete Freire

RESUMO

Esta dissertação insere-se no âmbito do trabalho de fim de curso do Mestrado Integrado em Arquitetura, tendo como objeto de estudo a área de intervenção a zona do Taiti, localizada na Cidade da Praia.

Devido a um crescimento acelerado que se tem verificado na cidade da Praia, a vivência no quotidiano urbano tem vindo a sofrer transformações com mudanças significativas na organização do espaço, caracterizado por uma fragmentação urbana separando a cidade em duas realidades distintas, o formal e o informal, que se materializam na carência de infraestruturas públicas e habitacional. Atualmente a zona do Taiti apresenta-se como um vazio na Cidade da Praia, e apesar do grande potencial para ocupação urbana, esta zona continua a ser uma das poucas zonas da Cidade onde é possível encontrar espaço verde não planeado.

Este relatório tem como objetivo principal efetuar uma análise da articulação entre a estrutura urbana existente e o espaço público. A proposta de projeto integra um conjunto de medidas de apoio às fragilidades da cidade, mais particularmente da área de intervenção, propondo-se a criação de um parque urbano multiuso, com recurso a equipamentos de apoio e lazer, de forma a alcançar uma proposta viável e sustentável, e a criação de um terminal rodoviário, equipamento esse inexistente na cidade. Esta pesquisa permitiu perceber a estrutura urbana da Cidade da Praia e, através dela, perceber o papel do planeamento urbano e dos espaços públicos na qualidade de vida individual. O parque urbano e o terminal rodoviário foram considerados como elementos reorganizadores do território, promotores de sociabilidades, fomentando assim a coesão social.

Palavras-chave: Cidade da Praia | parque urbano | espaço público | terminal rodoviário.

Mestrado Integrado em Arquitetura | Faculdade de Arquitetura | Junho 2015

TITLE: TROPICAL ARCHITECTURE

SUB- TITLE: THE URBAN PARK AS UNIFYING DISTINCT REALITIES OF THE CITY OF PRAIA

STUDENT: Kátia Cristina Neves Évora de Pina

MAIN ADVISOR: Professor Catedrático João Sousa Morais

CO-ADVISOR: Professora Doutora Elisabete Freire

ABSTRACT

This dissertation falls within the scope of the final project of the MSc course in architecture, taking as the object of study and intervention the area of Taiti, located in Praia.

Due to the rapid growth that has been seen in Praia, the urban daily life has undergone transformations with significant changes on the space organization, characterized by an urban fragmentation separating the city into two distinct realities, the formal and the informal, that materialize in the form of an absence of public and housing infrastructure. Currently, the area of Taiti presents itself as a void in Praia, and despite the great potential for urban occupation, this area remains one of the few where you can find unplanned green spaces.

This report aims to making an analysis of the relationship between the existing urban structure and the public space. The project proposal includes a number of support measures to the city's weaknesses, more particularly of the intervention area, proposing the creation of a multipurpose urban park, making use support and leisure equipment, in order and achieve a viable and sustainable proposal, and the creation of a bus terminus, a facility that does not presently exist in the city. This research allowed the understanding of the urban structure of Praia and, through it, understand the role of urban planning and public spaces in the individual quality of life. The urban park and bus terminus were considered as territory restructuring elements, promoting of social skills and, thus, motivating social cohesion.

Keywords: Praia | urban park | public space | bus terminus

Mater in Architecture | Faculdade de Arquitetura | Lisbon, June 2015

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Professor Doutor João Sousa Morais e à coorientadora Prof. Dra. Elisabete Freire pelos ensinamentos e pela paciência, disponibilidade, apoio e incentivo, ao longo deste percurso. À Professora Joana Malheiro pela disponibilidade.

A todos os professores e alunos do curso de Mestrado integrado em Arquitetura, pelos momentos inesquecíveis de muito empenho e determinação que vivemos.

Ao meu namorado Júlio, pelo imensurável apoio e longas horas de trabalho ao meu lado, sem o qual este trabalho não seria possível.

Aos meus pais, Fátima e Zacarias, por serem modelos de coragem e sucesso, pela preocupação, apoio, incentivo, amor e paciência, na superação de todos os obstáculos surgidos durante a minha vida académica e pessoal. Às minhas irmãs Zeila e Jasmine pela amizade e apoio incondicional.

Aos meus amigos e familiares pela paciência, companheirismo e apoio em muitos momentos difíceis, que, pela simples presença e ajuda, tornaram mais fáceis de ultrapassar e conquistar. Em particular ao meu primo Bruno pela disponibilidade e ajuda em tirar as fotografias.

Índice

RESUMO	I
ABSTRACT	II
AGRADECIMENTOS	III
ÍNDICE	V
ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS	VI
CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO II – ESPAÇO PÚBLICO URBANO	5
2.1. O ESPAÇO PÚBLICO COMO PROMOTOR DE ATIVIDADES E SOCIABILIDADES.....	7
2.2. CONCEITUALIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES URBANAS	12
2.3. O PARQUE URBANO	14
2.3.1. O PARQUE URBANO E A COESÃO SOCIAL	16
CAPÍTULO III – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA CIDADE DA PRAIA	19
3.1. CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA ILHA DE SANTIAGO	21
3.1.1. O CLIMA.....	22
3.1.2. A GEOMORFOLOGIA	24
3.1.3. A POPULAÇÃO	26
3.1.4. A HISTÓRIA.....	28
3.2. EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA URBANA	28
3.2.1. 1ª FASE: 1515 A 1605 – OS PRIMEIROS ASSENTAMENTOS	29
3.2.2. 2ª FASE: 1707 A 1788 – NOVA DINÂMICA PORTUÁRIA.....	31
3.2.3. 3ª FASE: 1796 A 1858 – A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA CIDADE	34
3.2.4. 4ª FASE: 1860 A 1897 UMA CIDADE PORTUÁRIA	36
3.2.5. 5ª FASE: 1900 A 1975 – DO INÍCIO DO SÉCULO AO ESTADO NOVO.....	40
3.2.6. 6ª FASE: 1975 A 2010 - CONSTRUÇÃO DE UM PAÍS PÓS INDEPENDÊNCIA	45
3.3. PRAIA, CIDADE DUAL E FRAGMENTADA	48
3.4. O ESPAÇO PÚBLICO E ÁREAS VERDES NO CONTEXTO DA PRAIA	56
CAPÍTULO IV- ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO	61
4.1. ANÁLISE MORFOLÓGICA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	63
4.2. PRESSUPOSTOS E ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO	66
4.2.1. O PLATÔ	70
4.2.2. O MERCADO SUCUPIRA	71
4.2.3. A PROBLEMÁTICA DOS TRANSPORTES COLETIVOS - OS HIACES	73
4.3. PARQUE URBANO MULTIFUNCIONAL	74
4.4. O TERMINAL RODOVIÁRIO	77
4.4.1. CENTRO COORDENADOR DE TRANSPORTE DE ABRANTES.....	77
4.4.2. TERMINAL RODOVIÁRIO DE JOÃO PESSOA	80
4.4.3. TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.....	81
CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	85
5.1. CONSIDERAÇÕES FINAIS	87
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	89

Índice de Figuras e tabelas

FIGURA 1 - ATIVIDADES NECESSÁRIAS, OPCIONAIS E EXISTENTES EM AMBIENTES DE QUALIDADE ALTA E BAIXA.	10
FIGURA 2 – LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DE CABO VERDE E DIVISÃO DAS ILHAS EM BARLAVENTO E SOTAVENTO.	21
FIGURA 3 - LIMITE URBANO DA CIDADE DA PRAIA.	22
FIGURA 4 - LOCALIZAÇÃO DA FAIXA SAHELIANA.	23
FIGURA 5 – GRÁFICO TERMOPLUVIOMÉTRICO DA CIDADE DA PRAIA (DADOS RECOLHIDOS ENTRE 1941 E 1960)	23
FIGURA 6 - MAPA DE ELEVAÇÃO DA ILHA DE SANTIAGO COM A DEVIDA LOCALIZAÇÃO DA PRAIA.	25
FIGURA 7 - RELEVO DO MUNICÍPIO DA PRAIA, E MARCAÇÃO DA CIDADE DA PRAIA.	26
FIGURA 8 - VISTA DA PRAIA GRANDE E DO PLATÔ ONDE ESTAVAM LOCALIZADAS OS PRIMEIROS PORTOS.	29
FIGURA 9 - GRAVURA DA VILA DA PRAIA EM 1699	30
FIGURA 10 - BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 1ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1515 – 1605).	31
FIGURA 11 PALÁCIO DO GOVERNADOR, 1910.	32
FIGURA 12- PORTO DA PRAIA 1793.	32
FIGURA 13 - PLANTA DA VILA DA PRAIA DE 1778.	32
FIGURA 14 – CAIS SÃO JANUÁRIO NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX.	33
FIGURA 15 - BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 2ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1707 – 1788).	33
FIGURA 16 - PLANTA DA CIDADE DA PRAIA E DO PORTO EM 1840.	35
FIGURA 17 - BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 3ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1796 – 1858).	35
FIGURA 18 - EDIFÍCIO DA ALFÂNDEGA EM 1878, COL. PARTICULAR JOÃO LOUREIRO.	36
FIGURA 19 - O EDIFÍCIO DA ALFÂNDEGA HOJE É O ARQUIVO HISTÓRICO DA PRAIA.	36
FIGURA 22 - NOVA PONTE CAIS CONSTRUÍDA À FRENTE DA ALFÂNDEGA, 1878.	37
FIGURA 20 - FAROL MARIA PIA NA PONTA TEMEROSA.	37
FIGURA 21- QUARTEL JAIME MOTA.	37
FIGURA 23 - PLANTA HIDROGRÁFICA DO PORTO DA PRAIA, 1882.	38
FIGURA 24 - BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 4ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1860 – 1897).	39
FIGURA 25 – MAPA HIDROGRÁFICA DE 1946.	41
FIGURA 26 - BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 5ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1900 – 1975).	43
FIGURA 27 – MARIA CARIA (1969), PLANO DIRETOR BÁSICO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DA PRAIA, ZONEAMENTO E EQUIPAMENTO PEVISTO.	44
FIGURA 28– MARIA CARIA (1969), PLANO DIRETOR BÁSICO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DA PRAIA, ESQUEMA BASE	44
FIGURA 29 – FOTOGRAFIA AÉREA DO PLATÔ 1960	44
FIGURA 30 - CIDADE DA PRAIA EM 1990	47
FIGURA 31 - CIDADE DA PRAIA EM 1968	47
FIGURA 32 – EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO DO PLATÔ DE 1778 A 1929.	47
FIGURA 33 – BARRA CRONOLÓGICA DE SÍNTESE DA 6ª FASE DOS PRINCIPAIS MOMENTOS QUE MARCARAM O CRESCIMENTO E A EVOLUÇÃO URBANA DA PRAIA (1975 – 2010).	48
FIGURA 34 – UM BAIRRO INFORMAL NA CIDADE DA PRAIA.	49

FIGURA 35– MORADIAS NA ZONA DO PLATÔ, CIDADE FORMAL.....	49
FIGURA 36 – IDENTIFICAÇÃO DE TRÊS TIPOS DISTINTOS DE TRAÇADO URBANO.	50
FIGURA 37 – PLATÔ. UM EXEMPLO DO TRAÇADO DO TIPO A.	51
FIGURA 38 – IMAGEM DO TRAÇADO DO TIPO B, CORRESPONDENTE À ZONA DO BAIRRO CRAVEIRO LOPES E AV. CIDADE DE LISBOA.....	51
FIGURA 39 – IMAGEM DO BAIRRO DE ACHADA GRANDE, CORRESPONDE A UMA ZONA DO TRAÇADO DO TIPO C.....	51
FIGURA 40 – LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DA CIDADE DA PRAIA.	54
FIGURA 41 – DUAS REALIDADES DISTINTAS DA CIDADE DA PRAIA: A) INFORMAL E B) FORMAL.	55
FIGURA 42 – EXEMPLO DE DEGRADAÇÃO DAS ESTRADAS POR FALTA DE MANUTENÇÃO.....	57
FIGURA 43 – OCUPAÇÃO DE VENDEDEIRAS AMBULANTES DE UMA RUA NA PRAIA.....	57
FIGURA 44 – FOTO ATUAL DA PRAÇA ALEXANDRE ALBUQUERQUE, PLATÔ.....	58
FIGURA 45 - RUA PEDONAL 5 DE JULHO.....	58
FIGURA 46 – PASSEIO PEDONAL NA ZONA LITORAL.	59
FIGURA 47 – PRAÇA CRUZ DE PAPA.	59
FIGURA 48 – LOCALIZAÇÃO DA ZONA DO TAITI NO TECIDO URBANO.....	63
FIGURA 49 – VISTA PANORÂMICA DO TAITI A PARTIR DO PLATÔ.	63
FIGURA 50 – IDENTIFICAÇÃO DA OCUPAÇÃO DA ENVOLVENTE DO TAITI.....	64
FIGURA 51 – IDENTIFICAÇÃO DO TIPO DE USO.	65
FIGURA 52 – PLANTA DE USOS.	66
FIGURA 53 – ZONA DO TAITI – DESTAQUE PARA A ÁREA VERDE EXISTENTE.	66
FIGURA 54 – COMERCIO DE ARTESANATO DE RUA.	67
FIGURA 55 – CONCEITO DE INTERVENÇÃO: OS QUATRO NÚCLEOS DE INFLUÊNCIA DO PROJETO.....	68
FIGURA 56 – EIXOS ESTRUTURANTES E A RELAÇÃO COM O NÚCLEO VERDE.	68
FIGURA 57 – PLANTA DE USOS.....	69
FIGURA 58 – MIRADOURO E ESTÁTUA DIOGO GOMES NO PLATÔ.	70
FIGURA 59 – AVENIDA ANDRADE CORVO.....	70
FIGURA 60 – TRÊS FORMAS DE LIGAÇÃO DO TAITI AO PLATÔ.	71
FIGURA 61 – EDIFÍCIO DO CENTRO COMERCIAL SUCUPIRA.	71
FIGURA 62 – OCUPAÇÃO DO DO ESPAÇO DO MERCADO SUCUPIRA.....	72
FIGURA 63 – COMÉRCIO DE RUA EM FRENTE AO SUCUPIRA.....	72
FIGURA 64 – COEXISTÊNCIA DO COMÉRCIO INFORMAL E DO TRÂNSITO DE HIACES.	73
FIGURA 65 – HIACE.....	73
FIGURA 66 – VISTA DO TAITI PARA O PLATÔ.....	74
FIGURA 67 – PERCURSOS PEDONAIS E ESPELHO DE ÁGUA.....	75
FIGURA 68 – IMAGEM DO PARQUE URBANO. REPRESENTAÇÃO DOS PERCURSOS PEDONAIS E ESPAÇOS PÚBLICOS.....	75
FIGURA 69 – ESPAÇO PÚBLICO NO EXTERIOR A HABITAÇÃO.....	76
FIGURA 70 – PROPOSTA DE HOTEL.....	76
FIGURA 71 – PISO INFERIOR DO CENTRO COORDENADOR DE TRANSPORTES DE ABRANTES.	78
FIGURA 72 - PISO INFERIOR DO CENTRO COORDENADOR DE TRANSPORTES DE ABRANTES.	78
FIGURA 73 – FOTOGRAFIAS DO CENTRO COORDENADOR DE TRANSPORTES DE ABRANTES.	79
FIGURA 74 – ESQUEMAS EXPLICATIVOS DA EFICÁCIA BIOCLIMÁTICA DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE JOÃO PESSOA.....	80
FIGURA 75 – ESQUEMA EXPLICATIVO DA VENTILAÇÃO E DA PENETRAÇÃO DO SOL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.	81
FIGURA 76 – ESPAÇO DE ESPLANADA DO TERMINAL.	81
FIGURA 77 – SISTEMA DE BRISESOLEIL COM ENCAIXE METÁLICO.....	82
FIGURA 78 – MODELAÇÃO 3D DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.....	82

FIGURA 79 – PISO 0 COM IDENTIFICAÇÃO DOS ZONEAMENTOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.	83
FIGURA 80 - PISO 1 COM IDENTIFICAÇÃO DOS ZONEAMENTOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.	83
FIGURA 81 - PISO 2 COM IDENTIFICAÇÃO DOS ZONEAMENTOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TAITI.	83

TABELA 1 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA E RURAL, SEGUNDO COMPARAÇÃO À ESCALA NACIONAL ATÉ À DA CIDADE DA PRAIA.	27
---	----

CAPITULO I - INTRODUÇÃO

O habitar é a função primordial da Arquitetura da cidade em que o espaço está intimamente relacionada com a componente social. É para as pessoas que se projeta e que se constrói, portanto torna-se crucial perceber o modo como as pessoas vivem, habitam e sentem o espaço.

O tema *Arquitetura Tropical – O Parque Urbano como aglutinador das diferentes realidades da cidade da Praia*, em Cabo Verde tem como ponto de partida conhecer essas realidades. Mas, que realidades? O desequilíbrio formal das áreas contruídas, divididas entre o formal e o informal, onde existe uma grande carência de infraestruturas básicas, fruto do rápido crescimento urbano e da falta de meios de reposta para o fenómeno. Nisto resultou uma discrepância entre a cidade formal, e planeada, onde se situam as principais infraestruturas e os principais equipamentos, e a cidade não planeada, de génese ilegal. O local de intervenção situa-se na zona do Taiti, uma área estratégica pela sua localização e qualidade da envolvente.

Os espaços verdes são hoje considerados promotores de recreio e lazer, relacionados diretamente à qualidade do espaço urbano, como promotor de sociabilidade e gerador do sentido comunitário. A intervenção nos espaços verdes, como um parque urbano, é justificada pela deficiência de espaços públicos e principalmente de áreas verdes. Torna-se por isso imperativo uma intervenção nesse sentido, apostando no potencial da zona do Taiti.

O objetivo do projeto é propor um corredor de articulação, materializado por equipamentos relacionados com a pré-existência definindo quatro zonas constituídos essencialmente por: área cultural, área habitacional, área lúdica e área comercial. Esta divisão é justificada pela própria envolvente: o platô, a zona habitacional da Achadinha, o mercado da sucupira, e a área mais cultural constituída pela Biblioteca Nacional e o Auditório. A ideia é *humanizar* o espaço existente e é justificada pela separação física que o Taiti constitui na cidade: faz separação entre a zona nobre e histórica do Platô e a zona informal e degradada, faz também separação entre a zona do mercado sucupira, que polariza a maior parte do comércio informal da cidade, e os edifícios de prestação de serviços.

A ausência de infraestruturas básicas em algumas zonas e espaços públicos de qualidade é uma realidade, pelo que é necessário dar resposta a essa problemática permitindo uma vivência adequada do lugar.

Este trabalho organiza-se em quatro partes: a primeira, onde discutimos o espaço público na sua vertente social e como promotor de sociabilidade, e o espaço verde com instrumento na prática do lazer, da cultura e do bem-estar. A segunda

parte damos a conhecer Cabo Verde e mais particularmente a cidade da Praia, na sua vertente geográfica, histórica e urbana. A terceira parte passamos a conhecer a área de intervenção, os pressupostos e as estratégias adotadas, bem como perceber o conceito da intervenção. A proposta procura responder a uma série de problemáticas identificadas nos capítulos anteriores através da leitura urbana. Destaca-se ainda a carência de um terminal rodoviário na cidade e ainda uma inexistência de uma resposta por parte das autoridades competentes. A inexistência de um espaço próprio onde os *Hiaces* possam estabelecer as suas funções quer no transporte de pessoas quer na sua manutenção, torna pertinente a criação de uma estrutura à escala da realidade local. A criação de um parque urbano surge na tentativa de resposta à fragmentação urbana e social. Na última parte fazemos uma nota conclusiva, sobre as propostas e que efeitos poderão ter na cidade.

CAPITULO II – ESPAÇO PÚBLICO URBANO

2.1. O Espaço Público como Promotor de Atividades e Sociabilidades

A cidade é um lugar de encontro de pessoas e bens materiais e imateriais, pelo que o espaço público é, por excelência, o palco dessa interação. O espaço público tem vindo a desempenhar ao longo da história, um papel fundamental e diversificado na qualidade da vida urbana e na estruturação social, tanto como forma de representação institucional como de recreação.

Das várias dimensões em que se pode falar do espaço público ou privado, na dimensão jurídica, o espaço público é entendido como logradouro público (Albernaz, 2004: 42)¹. São de domínio coletivo e acessíveis a todos, independentemente da idade, das origens, do rendimento ou das capacidades. A rua, a praça, os jardins e os parques surgem como espaços públicos urbanos, estruturantes e organizadores da vida social urbana, que estão sob a responsabilidade do domínio público e da sua manutenção. Do ponto de vista urbanístico o espaço público “*é aquele que organiza o tecido urbano, que permite a mobilidade para a circulação, permanência e lazer da população, e que coincide com a localização e distribuição de instalação de equipamentos de apoio aos serviços urbanos*” (Op. Cit.: 43). Segundo Albernaz (2004: 42) nas últimas décadas o espaço público é visto numa condição de oposições e divergência de interesses, como a relação tensa entre os pedestres e viaturas, estacionamento, outdoors publicitárias num consumo infernal da vida urbana.

O carácter do espaço público surge como oportunidade de apropriação coletiva e diversificada. Quando o espaço tem qualidades passíveis de criar fatores favoráveis ao desenvolvimento de atividades e, com elas, o crescimento da sociabilidade local, criam-se, por sua vez oportunidades de interações sociais. Neste sentido, Jan Gehl (2010) afirma que as pessoas são a maior atração do espaço público de qualidade para outras pessoas. Estas interações permitem, portanto, um funcionamento equilibrado do sistema urbano pois permitem estabelecer ligações de continuidade territorial e funcional.

O estudo dos espaços públicos tem-se focado na importância do seu papel na estruturação da vida no meio urbano, com qualidade e sustentabilidade. Num cenário de instabilidade social e degradação ambiental e urbana, esse papel fica ainda mais reforçado, na perspetiva de que os espaços públicos podem contribuir

¹Albernaz, Paula - Reflexões sobre o espaço público atual. Em: LIMA, Evelyn Furquim Wernek. MALEQUE, Miria Roseira (Org.) - *Espaço e Cidade: conceitos e leituras*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: 7Letras, 2004, p.42-56

significativamente para a redução da pobreza urbana, a destruição e poluição ambientais.

A cidade do século XX ficou marcada pelo surgimento de novos lugares voltados para o espetáculo e entretenimento. As ruas, as calçadas, as praças e todo um leque de espaços públicos tradicionais na história urbana, foram reinventados e passaram a ter novos sentidos e simbologias. O caos urbano, a velocidades que se vive, a presença de automóveis, autoestradas das metrópoles, aliados ao sentimento de insegurança nas ruas, criou um ambiente urbano pouco favorável à vida comunitária nos lugares públicos, evidenciando uma tendência de interiorização da vida urbana, surgindo de lugares que se voltam para si mesmos, ou seja, que se fecham para a cidade em vez de se abrirem para esta.

Neste contexto, a nova Carta de Atenas² estabelece como desafio urbano o renascimento das cidades, surgindo assim novas regras para o desenho e composição urbana de forma a possibilitar a ligação entre as zonas mais antigas e as mais recentes do tecido urbano, bem como eliminar as clivagens entre os espaços livre e os contruídos de forma a garantir a continuidade urbana, a integração social e a fusão urbana. O desenho urbano das cidades deverá então ser de forma a preservar o caráter próprio de cada cidade, opondo-se à tendencial homogeneização que se nota nos grandes centros urbanos. O desenho da composição urbana deve ter como objetivo a coesão social e continuidade da malha urbana através da proteção e melhoramento das ruas, praças e percursos para peões, de forma a facilitar as relações intersociais, aumentar os locais de lazer e descanso (Raposo, 2014).

Para Ramalho (citado por Raposo) o desenho do espaço público deve estar atento ao crescimento complexo e fragmentado da cidade, pois adquire um papel fundamental na *reestruturação do território*. Deve portanto garantir a consolidação das zonas centrais e a sua continuidade, de forma integrada, com as periferias e zonas mais segregadas, criando e potenciando as proximidades da periferia ao centro. *O desenho do espaço público, contínuo e diversificado, confere identidade e unidade à cidade*³ unindo os espaços antigos aos novos através das ruas, praças alamedas, praças rodeadas por edifícios históricos ou com valor patrimonial. Estes espaços intrínsecos aos vários momentos da história da cidade deverá ter como lugar as atividades e usos urbanos (comércios, restauração, cultura).

² 2º CONGRESSO NACIONAL DA CONSTRUÇÃO, A Nova Carta de Atenas 2003: a visão do conselho Europeu de Urbanistas Sobre as Cidades do sec. XXI, Porto 2004

³ RAPOSO, Isabel, Projeto de Arquitetura FA UTL ano letivo 2013/24

Jan Gehl⁴ (2004:17) defende que um espaço público é considerado bom, quando permite uma diversidade das opções de realização de atividade, ou quando permite às pessoas permanecer e disfrutar do mesmo e considera que a qualidade do espaço público pedonal determina a qualidade urbana de uma cidade. Diferencia portanto, três tipos de *atividades exteriores* que podem acontecer nos espaços públicos do meio urbano: *atividades necessárias*; *atividades opcionais*; *atividades sociais*.

Segundo o mesmo autor, nas *atividades necessárias* estão incluídas aquelas que são de certa forma obrigatórias, independentemente do tempo exterior, das ações físicas da cidade, ou seja, aquelas em que os habitantes não têm muita escolha. São exemplo destas atividades ir à escola ou trabalho, ir às compras, esperar pelos transportes públicos, etc. Estas atividades acontecem mais ou menos com a mesma frequência, independentemente da qualidade do espaço, das condições ambientais ou das opções de ofertas de atividades.

As *atividades opcionais*, ao contrário das anteriores, só são feitas quando as condições físicas externas são favoráveis à mesma. Ou seja, passear num dia de sol, ou apanhar ar fresco ou outras opções de lazer, são atividades que só são possíveis quando o tempo assim o permitir, ou as condições do próprio *lugar* o proporcionar. A relação entre este tipo de atividades e o ambiente exterior é importante no que respeita ao ambiente físico, pois se os ambientes exteriores forem de fraca qualidade, o mais provável é apenas serem utilizados quando forem atividades necessárias à vida quotidiana.

As *atividades sociais*, são aquelas que dependem das outras pessoas nos espaços públicos, por sua vez dependem da capacidade do espaço atrair pessoas e de promover a sua permanência. Atividades como jogos familiares, encontros, atividades comunitárias, conversas e contactos, podem fazer parte deste grupo. Podem ser consideradas resultantes, pois quase todas resultam de acontecimentos ligados às duas outras categorias anteriormente referidas, visto que as pessoas se encontram no mesmo espaço, cruzam-se ou, simplesmente, veem-se umas às outras. São atos espontâneos, consequência direta de quem deambula no mesmo espaço e, desta forma, são incentivadas pelo espaço público quando esta oferece condições para serem realizadas atividades necessárias e opcionais. Estas atividades estão ligadas diretamente ao contexto em que se inserem. Em zonas residenciais, perto de escolas ou locais de trabalho, por exemplo, onde tenha um

⁴ GEHL, J. La Humanización del Espacio Urbano, 2004

número limitado de indivíduos, o contacto social pode ser bastante completo, desde encontros e conversas até jogos que surgem de interesses em comum. Tal acontece pois as pessoas conhecem-se umas às outras, e devido ao facto de se encontrarem e se verem com frequência. Já em zonas centrais das cidades é mais comum este tipo de ações ter um carácter mais superficial, sendo na sua maioria contactos passivos.

A cidade, como o carácter multifacetado que contém, deve possuir as condições necessárias para que se torne uma cidade de qualidade capaz de desenvolver-se e prosperar. Um dos meios a alcançar a prosperidade da cidade está nas experiências que oferece, na comunidade e partilha de espaço público, aumentando assim as atividades recreativas, o senso de coletividade e de bem comum. O ser humano sente a necessidade de comunicar e de se relacionar, de passar de espectador a participante no espetáculo que é o convívio.

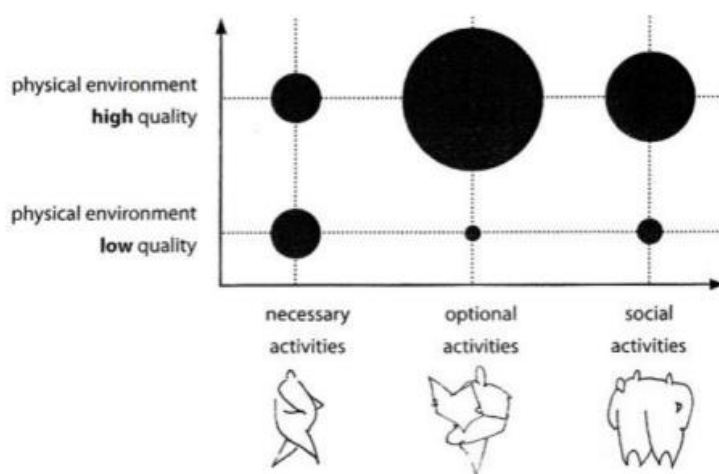


Figura 1 - Atividades necessárias, opcionais e existentes em ambientes de qualidade alta e baixa.

Fonte: GEHL, Cities for people, 2010

O ato de viver a rua funciona melhor quando existe um constante fluxo de pessoas, o que transmite confiança e segurança às pessoas que nela se encontram (Jacobs 2000). Quando existe um ambiente favorável nos espaços exteriores convida à participação de pessoas e consequentemente, ao convívio nos espaços exteriores. Nesta temática Jane Jacobs aponta para a importância das ruas e das calçadas. Pois tudo acontece na cidade, onde a diversidade de usos é mais importante que os grandes parques verdes. Mais importante que ter policiamento é a vigilância dos

próprios moradores, dos vendedores, dos *proprietários naturais da rua*. A autora propõe, então, três condições para que haja pessoas suficientes nas ruas de forma que elas exerçam a vigilância natural sobre os espaços públicos e, com isso, diminuam a violência: a) separação entre o espaço público e o espaço privado; b) que existam olhos vigilantes e atentos na rua; c) A calçada deve ser usada ininterruptamente.

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos (op. Cit.:30). Os olhos da rua são as pessoas. Utilizam, vigiam, consciente ou inconscientemente, exercendo assim uma *vigilância natural* sobre os acontecimentos. A cidade perde os olhos, por exemplo, quando existem condomínios fechados, as casas com altos muros que se fecham para si mesmos, ou a falta de diversidade de comércio e serviços.

A possibilidade de andar a pé, de bicicleta, o acesso aos transportes públicos permite usufruir de espaços de grande qualidade, para que todos tenham acesso às possibilidades que a cidade oferece e às vivências que possibilita. Este ambiente vivo e movimentado faz com que o comércio seja impulsionado, de forma a atrair mais turista, população local que pela sua singularidade de história, pelo ambiente vivenciado, pelas tradições e multiplicidade de usos. Este facto contribui para estimular e desenvolver o comércio e serviços, portanto, contribuir para uma possível melhoria das condições de vida dos moradores.

Os espaços públicos e o comércio têm elevada importância, pois dinamizam a cidade, atraem atividades e eventos bem como pessoas das mais variadas faixas sociais e etárias. O respeito pela escala humana, uma grande variedade de equipamentos e funções, a possibilidade de transportes públicos e a sensação de segurança pedonal na cidade, são elementos fundamentais para aliciar as pessoas a viver e a experienciar o que a cidade lhes oferece. Este fatores que dinamizam e transformam a cidade num lugar atrativo, de grande diversidade social, e, portanto mais suscetível ao desenvolvimento.

2.2. Conceitualização das Áreas Verdes Urbanas

As áreas verdes urbanas, designadas de espaços públicos urbanos constituem uma estrutura verde ecológica urbana. Com o objetivo de proporcionarem uma utilização espontânea, são zonas onde se pode simplesmente estar e desfrutar da paisagem urbana. Entre os *tipos de espaços* que constituem a estrutura verde urbana estão abrangidos não só percursos arborizados ao longo da sua extensão, mas também pequenos jardins de bairro, espaços ajardinados integrados no tecido edificado até os parques urbanos à escala da cidade. Não fazem parte deste grupo de estrutura verde os logradouros dos lotes urbanísticos, pelo seu caráter individual e por não se incluírem na designação de espaços coletivos.

Existe alguma complexidade em relação aos diferentes termos utilizados sobre as áreas verdes urbanas. Diferenciações entre termos como áreas livres, espaços abertos, áreas verdes, parques urbanos, arborização urbana entram muitas vezes em conflito. Este problema existe nos níveis de pesquisa, ensino e planeamento urbano, e consequentemente, nos meios de comunicação (Lima, *et al.* 1994: 539).

A evolução histórica do espaço público apresenta hoje uma variedade e diversidade dos usos. Os espaços públicos podem ser: espaços de circulação (a rua ou a praça), espaços de lazer e recreação (praças ou parques urbanos), de contemplação (jardins públicos), de preservação ou conservação (reservas ecológicas ou parques naturais). Nucci (2008:120) afirma que para uma área ser identificada como área verde deve haver uma predominância de áreas plantadas e que deve cumprir três funções: estética, ecológica e lazer, e haver uma cobertura vegetal e solo permeável que ocupe pelo menos 70% da área.

Cavalheiro (1999) afirma que uma área verde é um tipo especial de espaços livres onde o elemento fundamental de composição é a vegetação. Lima (1994) afirma que área verde é uma categoria de espaço livre, desde que haja predominância de vegetação arbórea, como por exemplo praças, jardins públicos e parques urbanos.

Consequentemente, neste trabalho iremos considerar o estudo levado a cabo por Lima (1994: 548) no sentido de discutir a polémica existente nas definições de diferentes espaços livres de utilização pública:

Área Verde: onde há o predomínio de vegetação arbórea; engloba as praças, os jardins públicos e os parques urbanos. Os canteiros centrais e trevos de vias públicas, que tem apenas funções estética e ecológica, devem, também, conceituar-se como Área Verde. Entretanto, as árvores que acompanham o leito das vias públicas, não devem ser consideradas como tal. Como todo Espaço Livre, as Áreas Verdes também devem ser hierarquizadas, segundo sua tipologia (privadas, potencialmente coletivas e públicas) e categorias.

Parque Urbano: É uma Área Verde, com função ecológica, estética e de lazer, entretanto com uma extensão maior que as chamadas Praças e Jardins Públicos.

Praça: como Área Verde, tem a função principal de lazer. Uma praça, inclusive, pode não ser uma Área Verde, quando não tem vegetação e é impermeabilizada); no caso de ter vegetação é considerada Jardim, como é o caso dos jardins para deficientes visuais ou mesmo, jardim japonês, entre outros, presentes no Parque do Ibirapuera, em São Paulo.

Arborização Urbana: diz respeito aos elementos vegetais de porte arbóreo, dentro da urbe. Nesta perspectiva, as árvores plantadas em calçadas, fazem parte da Arborização Urbana, porém, não integram o Sistema de Áreas Verdes.

As áreas verdes urbanas têm vindo a ser reconhecido a sua importância na vida urbana pela melhoria no ambiente das cidades e benefícios dos habitantes das mesmas.

Das diversas funções pode-se destacar, a função ecológica que se deve à presença da vegetação, do solo permeabilizado e de uma fauna que pode ser mais diversificada, promove ao mesmo tempo melhorias no clima e na qualidade do ar da cidade, bem como a qualidade da água e do solo. A função social está relacionada com a possibilidade de lazer e recreação oferecidas à população. Os espaços verdes de utilização coletiva estão inseridos no contexto dos espaços urbanos como áreas destinadas à comunidade, residentes ou não, momentos de lazer, permanência e convívio, ocupações com fins desportivos ou simplesmente de contemplação da paisagem urbana onde predominam atividade de carácter cultural e recreativo. A função estética respeita a diversificação e a imagem da cidade, daí a importância da vegetação e da sua manutenção.

2.3. O Parque Urbano

Neste trabalho iremos centrar-nos na temática dos parques urbanos multifuncionais salientando-os como elementos marcantes na malha urbana da cidade, tendo presente a sua importância nos espaços verdes urbanos, o seu papel na coesão social e como dinamizador dos espaços públicos da cidade.

Segundo Kliass (1993: 19) *Os parques urbanos são espaços públicos com dimensões significativas e predominância de elementos naturais, principalmente, cobertura vegetal, destinados a recreação*, não sendo determinante, portanto, a característica de *murado, ou vedado* como definem algumas enciclopédias. De acordo com a autora, o acelerado crescimento da urbanização, a artificialidade do meio urbano, os impactos ambientais têm influenciado a vida na cidade. Desta forma surge a necessidade de criar espaços livres e verdes de qualidade nas cidades.

Ao contrário dos Parques Naturais, o principal objetivo dos parques urbanos não é a preservação de áreas naturais. O parque urbano oferece outras opções para além da preservação da flora e da fauna local. Estão localizados dentro de áreas urbanizadas com o intuito de proporcionar lazer à população. Como já foi referido anteriormente muitos dos parques existentes oferecem opções culturais, desportivas e educativas. Por estarem bastante relacionadas à vida urbana prevalece uma oferta de espetáculos, museus, e equipamentos desportivos dedicados a várias faixas etária, ao mesmo tempo que proporcionam aos habitantes o envolvimento com a natureza, sem que tenham de deslocar grandes distâncias.

A construção de parques urbanos e jardins públicos surge ainda em períodos anteriores à revolução industrial, numa altura em que as preocupações estéticas de socialização da aristocracia adiantavam-se às preocupações urbanísticas e higienistas. Só a partir do séc. XIX é que a criação de parques nos meios urbanos ganhou importância, quando começaram a evidenciarem-se as consequências da industrialização, notáveis situações de descontrolo sanitário, as doenças e miséria. (Fadigas, 1993)

Os parques urbanos, que no século XIX, passaram a ser *um elemento sempre presente na organização do tecido urbano em expansão, recuperam esta ideia de relacionamento com a natureza e as manifestações visuais como ponto de partida para a sua composição e desenho* (Fadigas, 1993:127). Neste sentido, os parques urbanos começaram a ocupar o seu contributo na requalificação e transformação do

tecido urbano, bem como a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes. Segundo o mesmo autor, a presença dos parques e jardins *representam um elemento novo que a revolução industrial traz à organização da vida urbana e ao desenho das cidades* (Op. Cit. 120).

Já no séc. XX começou-se a idealizar novos parques, procurando novos espaços verdes que expressassem o uso coletivo e social. Procurou-se então, novas condições naturais que a vida urbana estava a perder, locais de sociabilidade, atividades de recreação e o contato físico e ativo com a vida natural. Nos anos 80 começam a surgir novas tendências de criação de parques como consequência de novas exigências de melhoria na qualidade dos bairros degradados, procurando funcionalidades e valores estéticos perdidos.

Na primeira metade do século XXI, os parques são concebidos com base numa liberdade maior de criação e desenhos dos espaços conforme necessidades adjacentes e funções, tendo como limitação a educação ambiental e a política urbana. (Toledo e Santos, 2012).

A característica comum dos parques a todos os autores é que a sua função está relacionada diretamente com a qualidade de vida da cidade e da população.

Os parques urbanos possuem um carácter regenerador da estrutura edificada, renovador e vitalizador, ao mesmo tempo funciona como um elemento de desenvolvimento do aglomerado urbano. Os parques urbanos poderão assegurar a continuidade da malha urbana, mitigando os espaços marginalizados da cidade e funcionar como reforço aglutinador dos espaços.

Os espaços multifuncionais podem abranger uma diversificada oferta de parques infantis, áreas desportivas, passeios ou percursos pedonais, lagos, vastas áreas de cobertura vegetal, taludes, ou mesmo equipamentos culturais.

Este tema, aqui tratado de forma resumida podemos chegar a um entendimento de como os espaços livres públicos, mais especificamente os parques urbanos, são de extrema importância para a compreensão da morfologia urbana nos contextos sociais e ambientais. Desde a sua criação e evolução das suas funções, usos e conceitos reais, mostra que os parques podem ser um ícone do urbanismo moderno, e um trunfo de uma sociedade cada vez mais solitária e degradada, contribuindo para ambientes mais saudáveis, como modo de ver e viver a cidade.

2.3.1. O parque Urbano e a Coesão Social

«People gather where things are happening and spontaneously seek the presence of other people» Jan Gehl, 2010

O ordenamento do território deve ser o resultado de políticas sociais constituindo simultaneamente área técnica e científica e que, através de uma política integrada, alcançar o desenvolvimento equilibrado dos territórios bem como a organização e desenvolvimentos socioeconómico de forma equilibrada, a melhoria de qualidade de vida e a racionalização do território. A cidade então deixa de ser compreendida apenas como um mero espaço transformado e edificado, e passa a fazer parte de um sistema, integrado no ecossistema humano, ou seja, adquire o estatuto que Fadigas (1993) descreve como um *habitat humano, por excelência, multipolar, aberto e interativo, onde as marcas e as presenças físicas se interligam com os valores culturais que o estruturam e lhe conferem identidade* (Fadigas, 1993).

Num contexto de segregação social e de exclusão, ou mesmo de deterioração urbana, os espaços livres públicos de qualidade tem um papel fundamental como aglutinador dessas diferenças. A inclusão, a redução de desigualdades e polarização social e política são linhas de pensamento que devem dirigir as cidades. As infraestruturas verdes podem ajudar no envolvimento de indivíduos de diferentes grupos sociais que geralmente interagem de forma muito limitada. Os espaços verdes sociáveis oferecem possibilidades de aumento de atividade intersocial, melhora a coesão das comunidades, principalmente nos países em desenvolvimento, e ajuda a reduzir os níveis de criminalidade, pelo seu carácter inclusivo. Alguns grupos sociais são mais vulneráveis à exclusão, como por exemplo, as minorias étnicas, os idosos, ou os jovens sujeitos à pobreza (Beumer, 2010). Nestes grupos, a criação de infraestruturas verdes é pertinente pela possibilidade de interação social e desenvolvimento de uma afeição ao lugar.

Segundo o relatório apresentado pela Federação Internacional de Administração de Parques e Recreação (IFPRA, 2013), uma organização que representa os parques urbanos, a recreação, a cultura e o lazer, os parques urbanos têm sido vistas como parte importante no desenvolvimento da comunidade e na configuração do lazer e recreação. A coesão social é definida como medida aglutinadora da sociedade num espaço geográfico, no sentido de compartilhar

valores, na cooperação e na interação (Beckly, 1995 *em* IFPRA). O desenvolvimento sustentável das comunidades depende das relações interpessoais, bem como a participação na própria comunidade pelo indivíduo, de forma que haver aceitação. O relatório da IFPRA ressalta ainda o fenómeno da globalização que resultou no aumento dos níveis de migração das últimas décadas, que por sua vez resulta num aumento de multiculturalidade e em situações de exclusão social. As relações de integração social vão acontecer na sua maioria em lugares de contatos entre indivíduos, como é o caso dos locais de recreação, escolas, igrejas, parques, etc. A presença de alguns elementos urbanos, de atividades atrativas comuns, espaços arborizados com sombra, podem atrair os moradores da comunidades e por sua vez possibilitar e aumentar oportunidades de relações sociais integradas.

CAPÍTULO III – Caracterização e Diagnóstico da Cidade da Praia

3.1. Contexto Geográfico e Histórico da Ilha de Santiago

O arquipélago de Cabo Verde situa-se no oceano Atlântico, a 500 km a oeste da Costa Africana, no largo do Senegal e é constituído por dez ilhas e oito ilhéus de origem vulcânica. As ilhas, de acordo com as suas disposições em relação aos ventos dominantes do Nordeste, dividem-se em dois grupos: **Barlavento**, constituído pelas ilhas de Santo Antão, São Vicente, São Nicolau, Santa Luzia, Sal e Boavista e pelos ilhéus Branco, Raso, o ilhéu dos Pássaros, o ilhéu de Rabo de Junco, Sal Rei, do Baluarte e do Roque, e **Sotavento**, constituído pelas ilhas de Maio, Fogo, Brava e Santiago e pelos ilhéus de Santa Maria, o Ilhéu Grande, Rombo, Baixo, de Cima, do Rei, Luís Carneiro, Sapado e Areia. Em relação à extensão territorial existe alguma heterogeneidade na superfície das ilhas, sendo que a maior é a ilha de Santiago e a Santa Luzia a mais pequena.

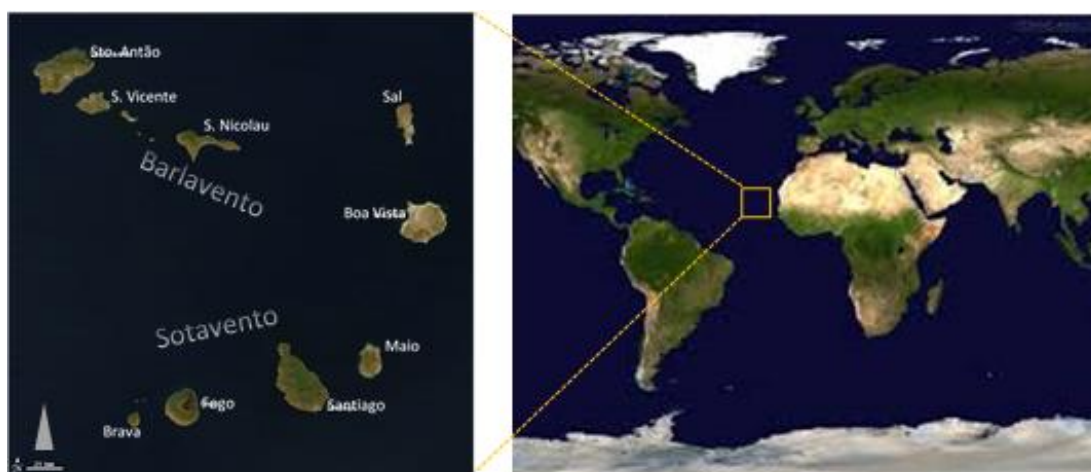


Figura 2 – Localização geográfica de Cabo Verde e divisão das ilhas em Barlavento e Sotavento.

Fonte: www.earthobservatory.nasa.gov. 07/05/2015. 02:50.

Fonte: www.ultradownloads.com.br. 07/05/2015. 02:50

O país encontra-se dividido administrativamente, por ordem decrescente de hierarquia, em ilhas, concelhos, freguesias e zonas. Existem duas divisões administrativas do poder político: o poder central, que é o Governo, e o local, que são os Municípios. As cidades, localizadas maioritariamente em zonas costeiras, totalizam 24 cidades, situadas umas em cada município, sendo que 9 delas encontram-se na ilha de Santiago.

A cidade da Praia integra a nossa área de intervenção, e consiste o limite urbano da Praia, ocupando uma área de 21,6 Km² que representa 21% do município com o mesmo nome (Figura 3).

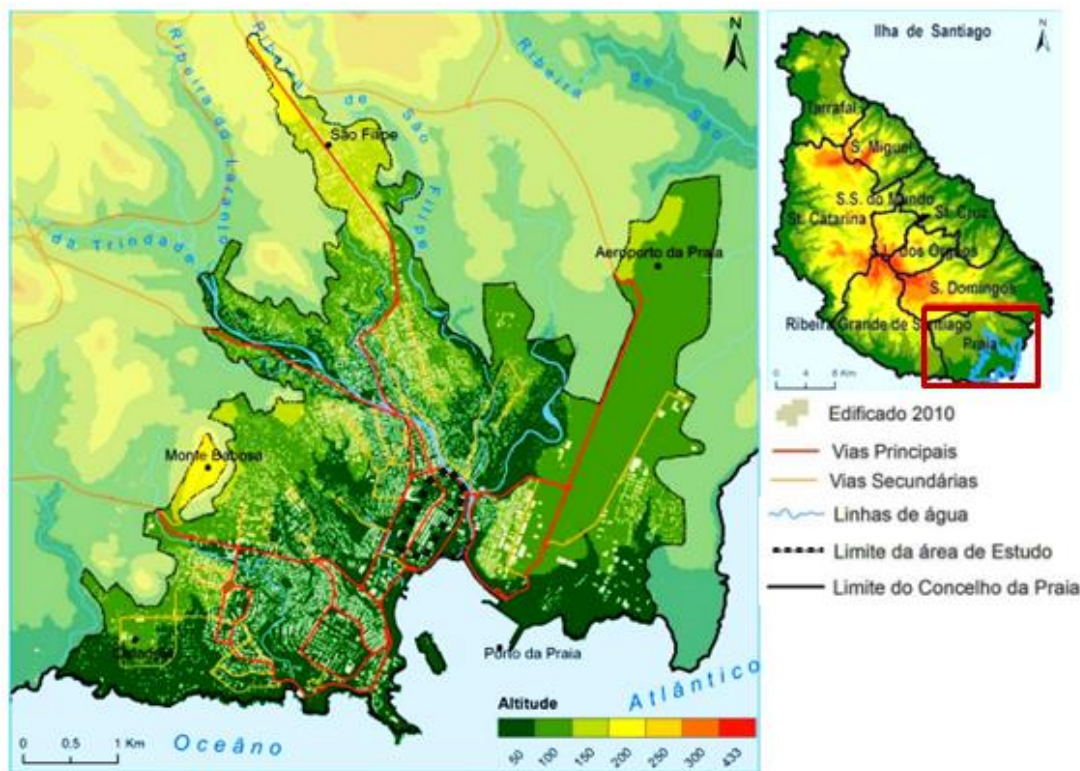


Figura 3 - Limite urbano da cidade da Praia.

Fonte: SILVA, P. Dissertação Avaliação das dinâmicas do crescimento da cidade da Praia de 1969 a 2010, Cabo Verde. Faculdade de Letra, UP, 2014

3.1.1 O clima

As ilhas, de dimensões relativamente reduzidas, caracterizam-se por elevada aridez, resultante da sua localização na franja saheliana, como se pode verificar na Figura 4. Consequentemente as chuvas são escassas e concentradas num curto período do ano, que se resume entre os meses de Julho e Outubro, enquanto os restantes meses se caracterizam por períodos de seca e ventos.

A ilha de Santiago, assim como todo o arquipélago, é classificado como um clima *tropical seco de influência marítima*, com duas estações, a seca e a húmida. Apresenta também características climáticas do tipo *árido e semiárido*, com *temperaturas elevadas ao longo do ano, sujeito a massa de ar seco proveniente do Sahara e a longos períodos de seca*⁵, escassa pluviosidade e uma temperatura

⁵ ARQUITECTURA SUSTENTÁVEL EM CABO VERDE. Manual de boas práticas

media anual de 25°C. A Figura 5 mostra a variação típica da temperatura e da precipitação ao longo do ano. A amplitude térmica é inferior a 10°C, já que a temperatura máxima raramente ultrapassa os 30°C e raramente é inferior a 20°C.

A estação seca ou das brisas é caracterizada pela ausência quase total de precipitações, e pelo fluxo de ar marítimo tropical e continental condicionado pelo

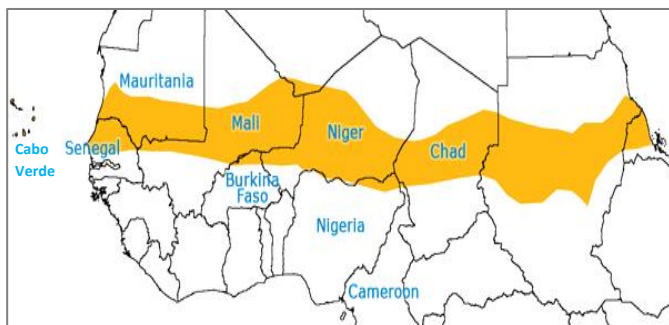


Figura 4 - Localização da faixa saheliana.

Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Sahel> 10/05/2015 22h.

anticiclone localizado entre os Açores e a Madeira. Durante este período existe um aumento de bruma seca e poeiras que são transportada devido ao aumento do escoamento entre o sistema anticiclónico dos Açores e o

centro ciclónico localizado na região ocidental do continente, e faz com que se assista uma elevada taxa evaporativa, agravada por uma forte insolação, dada a fraca nebulosidade⁶.

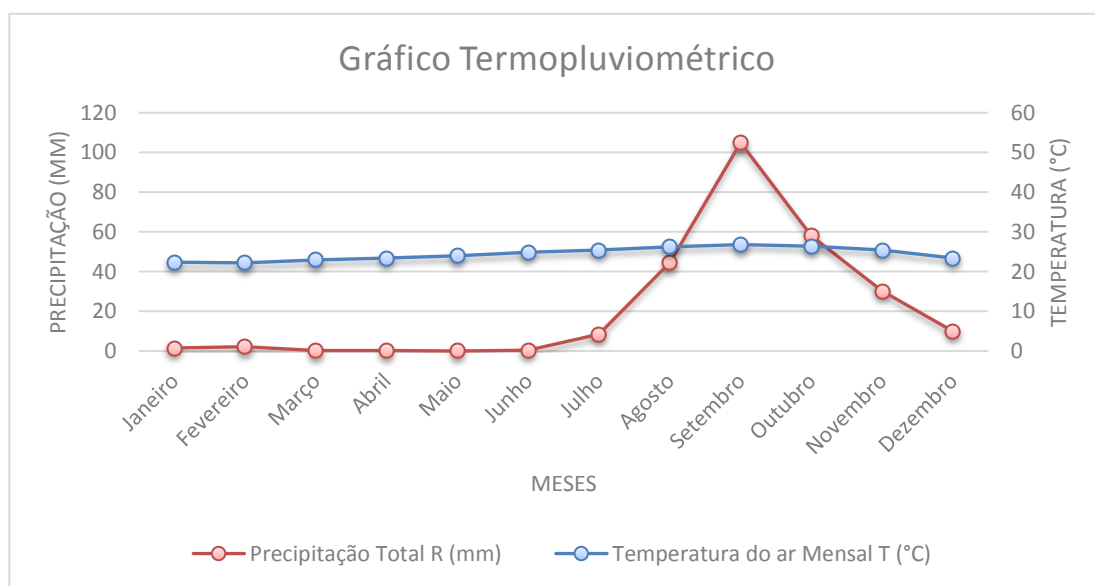


Figura 5 – Gráfico termopluiométrico da cidade da Praia (dados recolhidos entre 1941 e 1960)

Fonte: Serviço Meteorológico Nacional – O clima de Portugal. Fascículo XIV (Normais climatológicas dos territórios do Ultramar, correspondentes a 1931-60), 1965. Lisboa

⁶Programa de Ação Nacional de Adaptação às Mudanças Climáticas. Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica. 2007

A estação com maior precipitação ou *das águas*⁷ situa-se entre Agosto e Outubro, caracteriza-se por precipitações que por vezes se fazem sentir com alguma intensidade. Como se pode verificar na Figura 5 durante o mês de Setembro nível de precipitação é mais alta, com o valor médio de 104,9mm. Nesta altura do ano o fluxo do ar marítimo tropical faz com que ocorram as precipitações, no entanto, *por não se deslocar paralelamente ao Equador; por estar sujeita à influência do anticiclone dos Açores e a perturbações locais ligadas à circulação do ar e fluxos de calor, e ainda devido à reduzida cobertura vegetal provoca uma anomalia na distribuição da precipitação nas ilhas*⁸. O clima é condicionado pela sua geomorfologia. Em consequência da altitude, nota-se, que à medida que se desloca para as zonas de maior altitude, o clima do tipo árido da zona litoral, passa a semiárido, a *sub-húmido* e, por fim, a húmido (PDM, dimensão ambiental, 2013). Esta orientação do relevo faz com que numa mesma ilha possamos encontrar diferentes zonas climáticas.

3.1.2 A Geomorfologia

Do ponto de vista geomorfológico as ilhas apresentam duas características gerais que as distinguem: as ilhas montanhosas - que incluem Santo Antão, São Nicolau, Santiago, Fogo e Brava, em que o pico do vulcão do Fogo constitui o ponto mais alto do arquipélago (2829 m) - e ilhas planas - Sal, Boavista, Maio – e a ilha de São Vicente com um relevo intermédio.

A geologia da ilha de Santiago consiste essencialmente em rochas vulcânicas que ocupam cerca de 95% da superfície total da ilha. Com maciços rochosos, o relevo é dominada por duas serras: Malagueta e Pico de Antónia, que atinge uma altitude de 1394m, sendo que a altitude média da ilha é de 278m (EROT Santiago 2010)⁹. Como se pode notar na Figura 6, a cidade da Praia está situada sobre conjuntos de planaltos que não atingem os 150m de altitude. Esses planaltos, comumente designados de achadas, estão da origem de muitos assentamentos urbanos da ilha. É o caso, por exemplo, do planalto de Santa Catarina situado no centro da ilha a 400m de altitude.

⁷ Expressão típica usada em crioulo para de definir a época das chuvas. Usualmente diferencia-se *tempo das águas e tempo das secas*

⁸ ARQUITECTURA SUSTENTÁVEL EM CABO VERDE. Manual de boas práticas p.20

⁹ Esquema Regional de Ordenamento do Território, da ilha de Santiago.

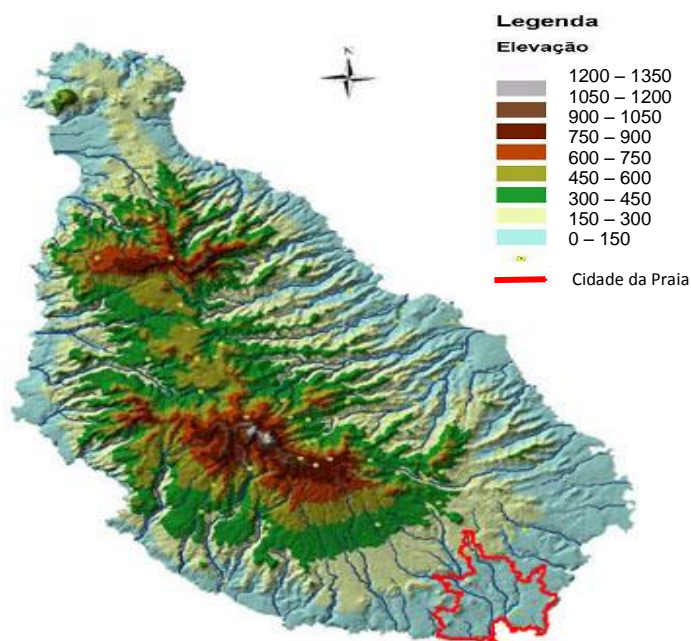


Figura 6 - Mapa de Elevação da Ilha de Santiago com a devida localização da Praia.
 Fonte: SILVA. J., et al., Modelação Espacial da Precipitação na Ilha de Santiago, Cabo Verde, com o GeoStatisticalAnalyst. 2010

Como se pode verificar na Figura 7, o município da Praia encontra-se abaixo dos 250m, sendo que a cidade da praia está assente sobre a unidade geomorfológica que varia até cerca de 190m e por uma irregularidade topográfica, alternada entre planaltos e vales, fazendo com que surjam vertentes declivosas. O planalto principal da cidade da Praia, o Platô¹⁰, que está na origem da capital, encontra-se a cerca de 30m acima no nível do mar. Nota apontar que cerca de 80% da população de Cabo Verde reside em zonas costeiras, tornando as *costas muito vulneráveis a eventuais alterações das condições climáticas e ocorrência de fenómenos extremos de tempestades, ondas gigantes e inundações*¹¹.

¹⁰ A palavra terá origem na palavra francesa *Platô*, que significa planalto.

¹¹Relatório Conferencia RIO+20: 7

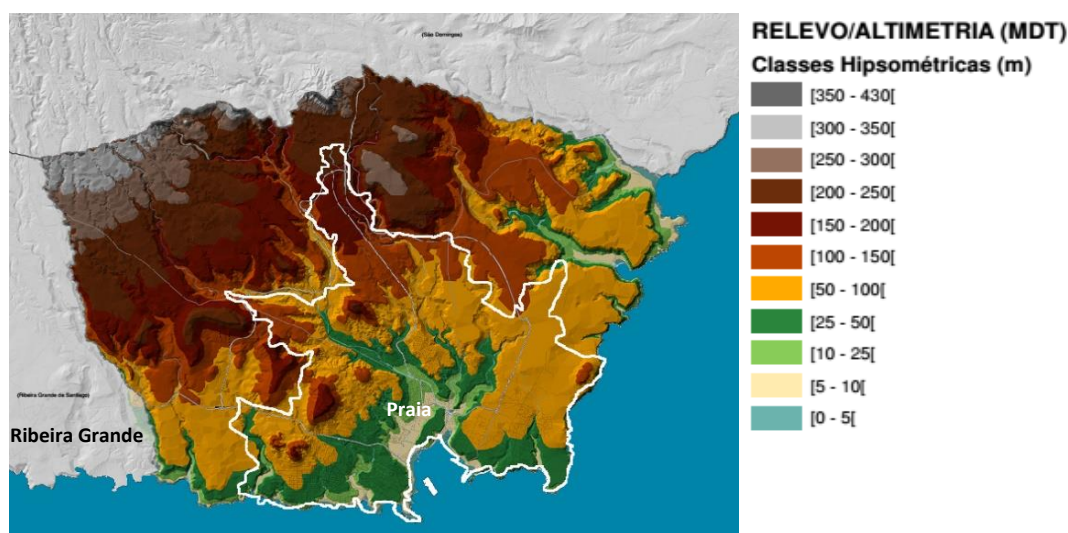


Figura 7 - Relevo do município da Praia, e marcação da cidade da Praia.
 Fonte: PDM Praia

3.1.3 A População

Segundo os censos de 2010 da INECV¹², a população de Cabo Verde era de 491.875 habitantes. Sendo 303.979 residente no meio urbano, o que equivale a 61,8% da população. Desde o ano 2000 tem-se apresentado um crescimento de 14,0% da população urbana. Como se pode ler na Tabela 1, houve um acentuado crescimento da população urbana na medida que a população rural diminuiu, situação que se verifica em Cabo Verde em geral, mas principalmente na ilha de Santiago. Os dados das Nações Unidas indicam que em 2014 a população cabo-verdiana seria de aproximadamente 512.000 habitantes¹³. Note-se que segundo a mesma fonte, existe um número muito superior de cabo-verdianos emigrantes comparativamente aos residentes no país, estando distribuídos principalmente pelos Estados Unidos, com cerca de 500.000 residentes, na Europa, com cerca de 214.000, distribuídos principalmente entre Portugal, Luxemburgo, Holanda e Espanha e em África com cerca de 95.000 cabo-verdianos distribuídos essencialmente entre Angola, Senegal e São Tomé e Príncipe¹⁴.

¹² Instituto Nacional de Estatísticas de Cabo Verde

¹³ Informação obtida a partir do da plataforma online das Nações Unidas <http://populationpyramid.net/cape-verde/2015/> consultada no dia 07/05/2015, às 20h.

¹⁴ Dados segundo a plataforma das Nações Unida <http://worldpopulationreview.com/countries/cape-verde-population/>, consultada no dia 07/05/2015 referente ao ano de 2014.

Tabela 1 - Evolução da população urbana e rural, segundo comparação à escala nacional até à cidade da Praia.

Fonte: INECV, a partir da plataforma online <http://www.ine.cv/dadostats/dados.aspx?d=1> e dos dados do PDM da Praia.

Evolução da População	Ano					
	1990		2000		2010	
	Meio Urbano	Meio Rural	Meio Urbano	Meio Rural	Meio Urbano	Meio Rural
Cabo Verde	150.599	190.892	234.368	200.257	303.979	187.896
Santiago	73.986	101.705	122.086	114.541	166.502	107.542
Cidade da Praia	61.644	9.632	94.161	12.187	127.832	3887

Santiago, a maior ilha de Cabo Verde, com uma superfície de 991 km², é a mais populosa do arquipélago com 274.044 habitantes. Sendo que 131.719 reside na cidade da Praia, capital do país, equivalendo 27% da população (INECV, 2010). A Cidade da Praia, maior centro urbano do país, constitui um espaço de diálogo intercultural. Encontra-se situada num ponto estratégico, a sul da ilha, no cruzamento de grandes rotas marítimas internacionais de três continentes: Europa, África e América. Esta cidade tem vindo a registar um aumento gradual do tráfego de mercadorias e passageiros nos meios aéreos e marítimos, evidenciando assim a sua crescente tendência para se constituir como importante interface intercontinental (FMCP, 2010)¹⁵.

A cidade da Praia teve um crescimento bastante desequilibrado nos últimos 20 anos, dada à forte chegada de imigrantes da costa ocidental africana, bem como habitantes do interior de Santiago e de outras ilhas. Estes fenómenos faz dela o principal polo de concentração da população, das atividades económicas, dos serviços, oferta de emprego. Como vamos poder perceber mais à frente, a capital esteve sempre sob grande pressão demográfica o que fez com que a cidade crescesse de forma acelerada e sem nenhum controlo urbanístico. Disto resulta uma grande crise habitacional, ocupação ilegal em zonas vulneráveis e grandes áreas de génese ilegal.

¹⁵ FRENTE MARÍTIMA DA CIDADE DA PRAIA. Estudo de enquadramento estratégico, Abril 2010.

3.1.4 A História

Descoberto entre 1460 e 1462, pelos navegadores António da Noli, Diogo Gomes e Diogo Afonso, o arquipélago, aparentemente deserto, esteve sob domínio colonial português até 1975. O arquipélago serviu de entreposto marítimo durante séculos, onde as ilhas, a partir de diversos núcleos urbanos, serviu de apoio às navegações e abastecimento na rota entre os três continentes, Europa, África e América.

Durante os séculos XV e XVI a povoação de Praia de Santa Maria serviu de porto e descarregamento dos navios de escravos negreiros. Entre 1580-1582 a ilha de Santiago tinha cerca de 13.408 habitantes (Almeida, 2003) e tinha como principal núcleo urbano a cidade de Ribeira Grande, elevada à categoria de cidade em 1533 que viria a perder o estatuto a partir de 1770, quando, pelo diploma do Marques de Pombal, é transferido os serviços administrativos para a vila da Praia.

3.2 Evolução da Estrutura Urbana

Pretende-se, neste capítulo, a identificação dos momentos dos assentamentos urbanos que marcaram a cidade da Praia através dos elementos determinantes da organização e estruturação do desenho urbano. Os diferentes períodos de ocupação da ilha, e mais particularmente da Praia, tiveram expressão na forma de assentamento da cidade. A abordagem ao discurso urbano incide na compreensão dos elementos geradores do espaço e determinantes na organização e estruturação dos fenómenos de ocupação do espaço. Nesta abordagem entendemos que das várias fases do crescimento e de ocupação da cidade, existem seis momentos determinantes, seja pelas circunstâncias económicas, políticas ou dos instrumentos de planeamento existente para essa evolução.

3.2.1 1ª Fase: 1515 a 1605 – Os primeiros assentamentos

O povoamento inicial da cidade da Praia terá acontecido a partir de 1515, junto ao mar. Por estar sujeita frequentemente a intensas cheias, a povoação transferiu-se para o alto do planalto a 30m acima do nível do mar. A localização estratégica do porto na Praia Grande ou Branca tinha claras vantagens em relação à sua vizinha capital Ribeira Grande: o fato do porto da Praia oferecer as melhores condições naturais, desembocando numa grande baía de águas profundas circundada por um conjunto de planaltos e promontórios que ofereciam boas possibilidades de defesa aparenta ter sido o motivo dessa transferência. O assentamento sobre o planalto que configurava uma barreira natural apresentava melhores condições de salubridade, protegida das cheias. Sérgio Fernandes (2003:39) remata

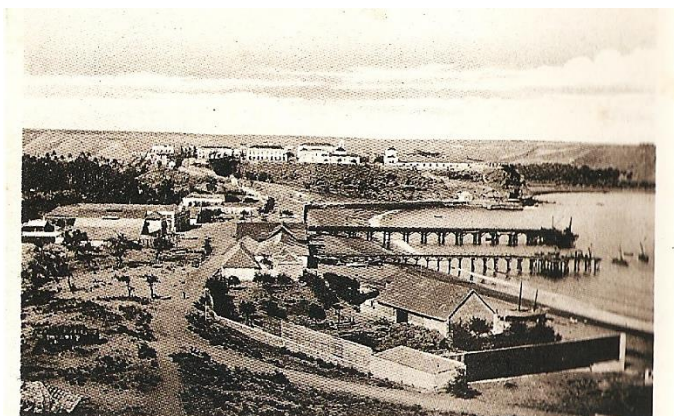


Figura 8 - Vista da Praia grande e do Platô onde estavam localizadas os primeiros portos.

Fonte: Loureiro, João - Postais de Cabo Verde,

a importância do novo porto que viria a surgir quando afirma que *a extensa baía abrigava e facilitava a construção de porto de maiores dimensões, permitia maior controlo de acessos ao porto, e servia como ponto estratégico de ataque e defesa do território*. Começavam a chegar populações da Ribeira Grande e dos Alcatrazes, que, por sua vez, entravam em declínio.

Em 1517 cria-se o primeiro almoxarifado da vila da Praia com o objetivo de se inventariar as riquezas que chegavam pelo porto. Mais tarde, em 1526, atraído pelo movimento da vila e do porto, a igreja edifica a capela de Nossa Senhora da Vila da Praia, e mais tarde a Igreja de Nossa Senhora da Graça. A dinâmica vivida na vila da Praia era simultaneamente portuário, económico e administrativo. O porto foi adquirindo importância e a vila cada vez mais próspera, contando já com 30 fogos e 447 habitantes (Silva, 1998). Esta prosperidade abre portas ao comércio clandestino, bem como a constantes assaltos de corsários franceses, ingleses e holandeses entre 1585 1598. Esta onda de insegurança, acompanhada da seca prolongada que se fazia sentir entre 1605 e 1611 leva à saída da população da praia para se fixarem no interior da ilha (Fernandes, 2014).

Para combater o abandono da vila o alvará régio de 18.8.1612 de Filipe II estabelece medidas administrativas de incentivo ao regresso da população. Para isso promove então a fortificação da vila, o abastecimento de água, e a construção de uma alfândega. O alvará incentiva ainda o moradores concedendo benefícios, reedificando as casas que tinham sido destruídas, usando agora pedra, cal e telha (Fernandes, 2014).



Figura 9 - Gravura da vila da Praia em 1699

Fonte: <http://amantedarosa.blogspot.pt/2008/10/cabo-verde-em-1699-ilustraes-de.html> consultada a 07/06/2015, às 20h.

Apresentamos, em cada fase, uma barra cronológica que faz a síntese dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia.

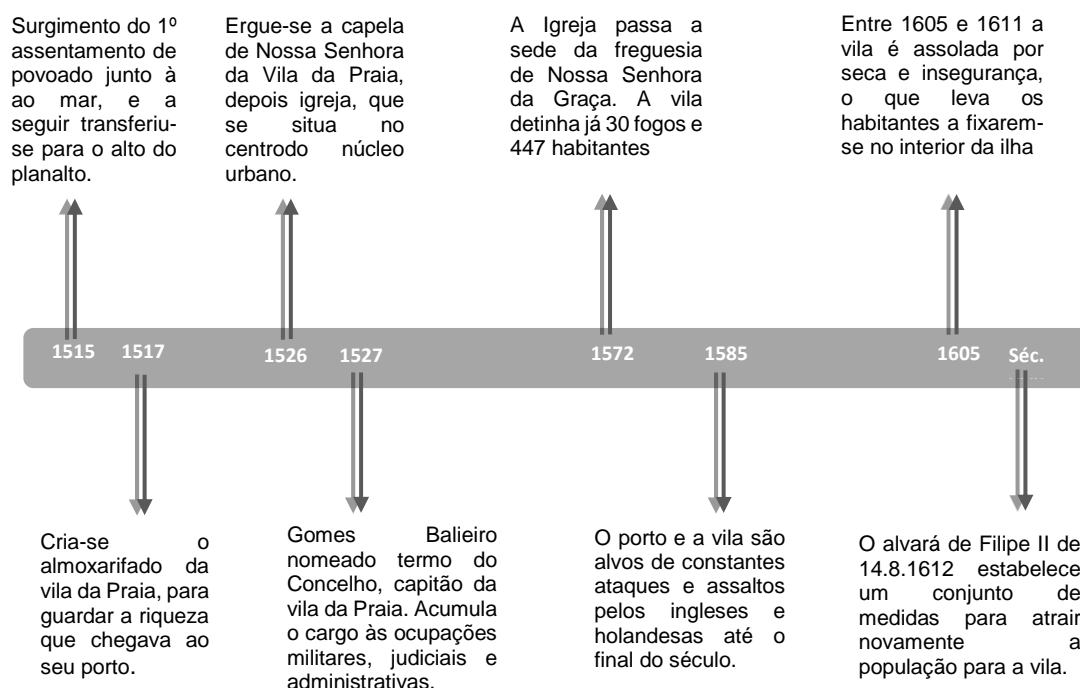


Figura 10 - Barra cronológica de síntese da 1ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1515 – 1605).

3.2.2 2ª Fase: 1707 a 1788 – Nova dinâmica portuária

Em 1707 D. João V ordenou que se levantassem fortificações na Praia, prosseguindo com as obras nos anos seguintes, com dificuldades. No século XVIII assiste-se a um progressivo crescimento das atividades portuária, o que por sua vez reaviva o comércio na vila, atraindo os camponeses que traziam os mais variados produtos para vender aos tripulantes dos navios. Toda esta dinâmica comercial vai desenvolver o comércio clandestino de panos de algodão, que, apesar de ser punido com pena de morte, torna-se o principal artigo de venda aos tripulantes ingleses (Silva, 1994: 52). A Companhia Pombalina do Grão Pará Maranhão, detentora do monopólio comercial das ilhas instala, a partir de 1757, a repressão do comércio clandestino que aqui se fazia. Para isso, instala os armazéns à entrada do porto, reativa as baterias de defesa da baía e transfere a residência do governador da Ribeira Grande para o cimo do planalto.



Figura 11 Palácio do Governador, 1910.
Fornte: Postais antigos de Cabo Verde, João Loureiro

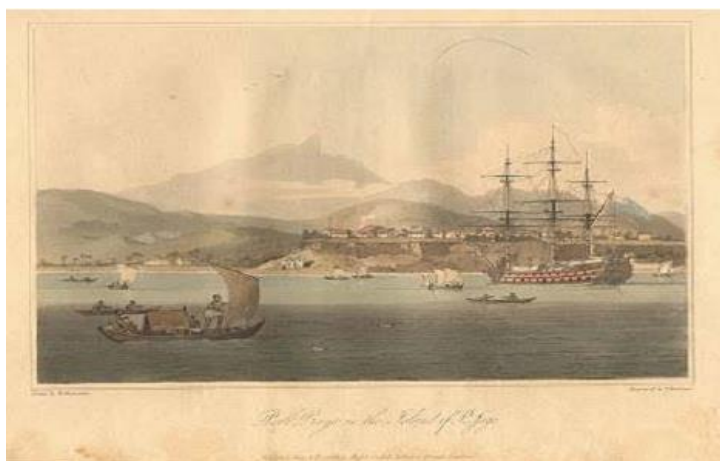


Figura 12- Porto da Praia 1793.
Fonte: <http://amantedarosa.blogspot.pt/2008/10/cabo-verde-em-1699-ilustraes-de.html> consultada a 07/06/2015, Às 20h.



Figura 13 - Planta da vila da Praia de 1778.
Fonte: Tese Mestrado VARELA, Gilson- Estratégia de reabilitação integrada do centro histórico da Praia. Coimbra, 2013.

Do ponto de vista urbano a estrutura das vias faz-se adivinhar o seu prolongamento para norte, apesar de ainda de ainda não estar arruada, a maior parte da população vive em casa cobertas de palha. A povoação desenvolve-se no extremo sul da achada à volta do terreiro que circunda a igreja, e onde se situa o cemitério e a residência do governador. Mais a norte situa-se o largo do pelourinho, a casa da Câmara, o tribunal e a cadeia.



Figura 14 – Cais São Januário nos anos 90 do século XX.
Fonte: Tese de doutoramento - GOMES, Lourenço, Valor simbólico no centro histórico da Praia, Cabo Verde. Porto 2008

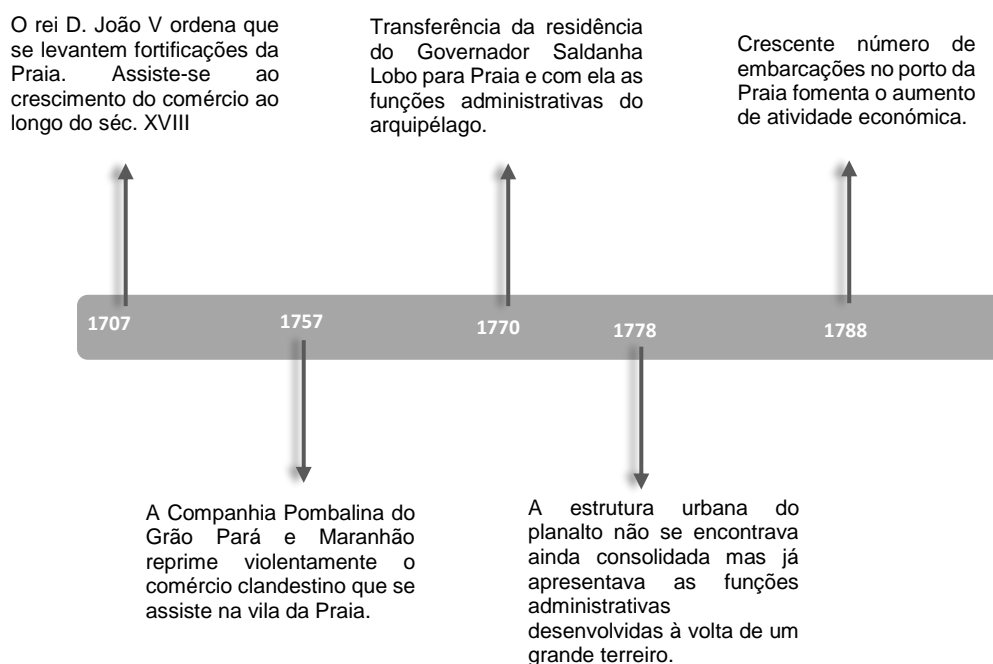


Figura 15 - Barra cronológica de síntese da 2ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1707 – 1788).

3.2.3 3ª Fase: 1796 a 1858 – A construção de uma nova cidade

Neste período, a vila da Praia conhece alguns avanços urbanísticos levados a cabo por vários governadores com algumas iniciativas.

No final do século XVIII o governador Marcelino António Bastos manda encanar água para a vila, que até então era abastecida por poços. Já no século XIX, entre 1808 e 1813, sob a governação de António Lencastre que a vila tem definida as primeiras linhas de estruturação urbana com ruas, largos e praças, bem como o passeio público no largo da igreja.

Em 1815 o congresso de Viena consagra a proibição de tráfico de escravos e mais tarde o Brasil torna-se independente. Este período é marcante para o arquipélago, pois Portugal vira-se para as colónias africanas de forma a dar novo impulso na exportação de produtos tropicais e estimular o mercado de consumo de bens de origem metropolitana (Silva, 1998).

Na década seguinte, entre 1823 e 1826 o governador João da Matta Capuzet, volta a retomar as iniciativas de promover o crescimento da vila para norte, com ruas alinhadas e calçadas, com construções em telha e casas de maior porte, e transfere o passeio público para Fonte Ana. No final da governação de Chapuzet a vila estava definida por cinco ruas – rua do Lencastre, rua dos Quartéis, rua Nova do Paiol, rua Larga e rua da Madragoa - uma praça, três largos, três becos e abrigava 1800 habitantes (Fernandes, 2014). Nesta altura as principais instituições sediadas na Ribeira Grande tinham já sido transferidas, sendo que a última foi o Hospital da Misericórdia. O concelho foi instituído em 1833-1835, sendo o governador Manuel António Martins que abastece a vila com água da sua propriedade de Monte Agarro. Em meados de 1800 a vila arranca com novo impulso no desenvolvimento urbano, na sequência das iniciativas anteriores, foi proibido as casas de cobertura de palha e apresentadas novas medidas: cria-se um imposto sobre as cargas importadas e exportadas no porto e essa verba reverte para o *financiamento de obras de melhoramento da vila* (Op.Cit.: 37).

Correia e Silva (2004: 148) afirma que (...) *os munícipes da então vila de Praia de Santa Maria mobilizam-se em massa, em torno de um único objetivo: o de conseguir a elevação do referido burgo à categoria de cidade capital de Cabo Verde*, considerando que essa postura desencadeou uma dinâmica ativa nos moradores. O autor considera, ainda, que *muito diferentemente da aristocrática ruralidade da Ribeira Grande, a Praia foi pensada para crescer como uma cidade que se queria*

urbana, e aponta como justificação o facto da economia da cidade ter sido quase sempre dominada exclusivamente pela prestação de serviço na função pública e pelo comércio, e destaca a migração dos camponeses do interior de Santiago que iam vender e adquirir outros produtos importados.

A vila é elevada oficialmente à categoria de cidade e capital do arquipélago em 1858, altura em que foi iniciada a construção do cais no porto da Praia (Figura 16).

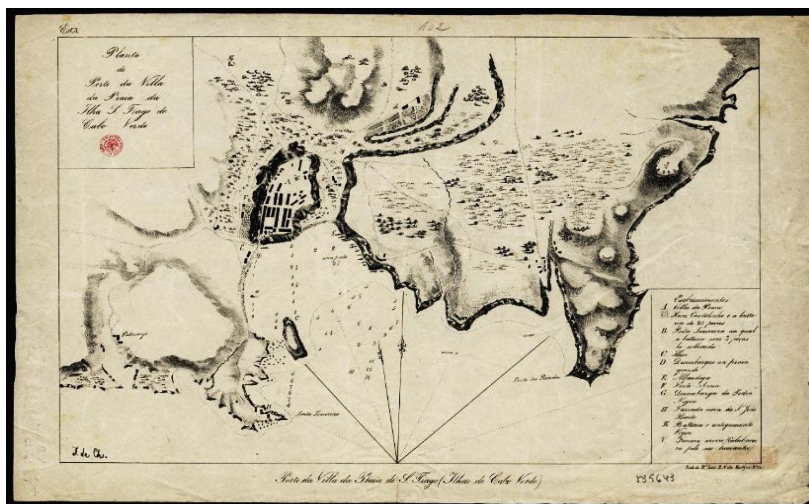


Figura 16 - Planta da cidade da Praia e do porto em 1840.
Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal (<http://purl.pt/1817>)

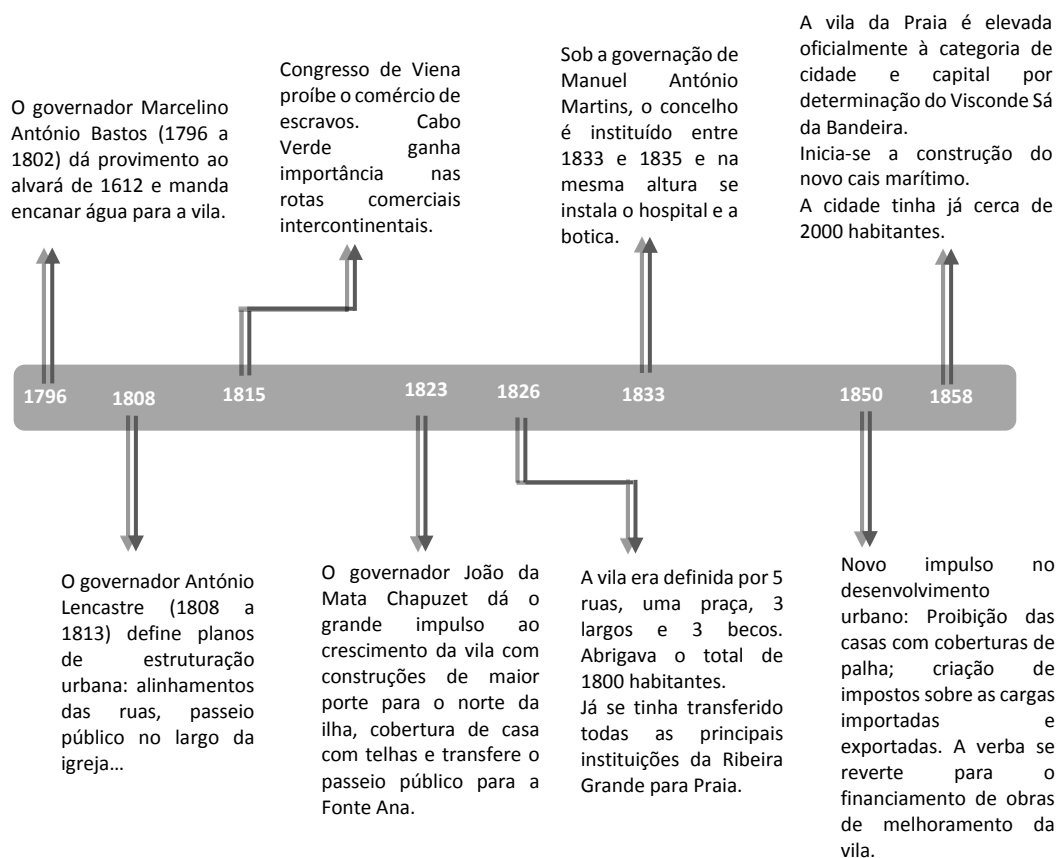


Figura 17 - Barra cronológica de síntese da 3ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1796 – 1858).

3.2.4 4ª Fase: 1860 a 1897 – Uma Cidade Portuária

Nas últimas décadas do século, a mais nova cidade tinha já a alfândega transferida para a Praia Grande, tendo a sua construção sido iniciada em 1873. Vive-se então novas circunstâncias portuárias que se apoia na tecnologia da máquina a vapor e na navegação marítima de longo curso. Para atrair a navegação transatlântica, o governo empreende na cidade da Praia a uma política de dinamização e modernização das infraestruturas portuárias e concede parte de terrenos do ilhéu e da praia negra a navegadores, a fim estabelecer o depósito de carvão para o abastecimento de barcos a vapor. Em 1879 é inaugurada a alfândega (figura 18 e figura 19) situada estrategicamente em frente à ponte de embarque Infante D. Henrique (figura 21). No ano seguinte inaugura-se o farol Maria Pia na Ponta Temerosa (figura 20).

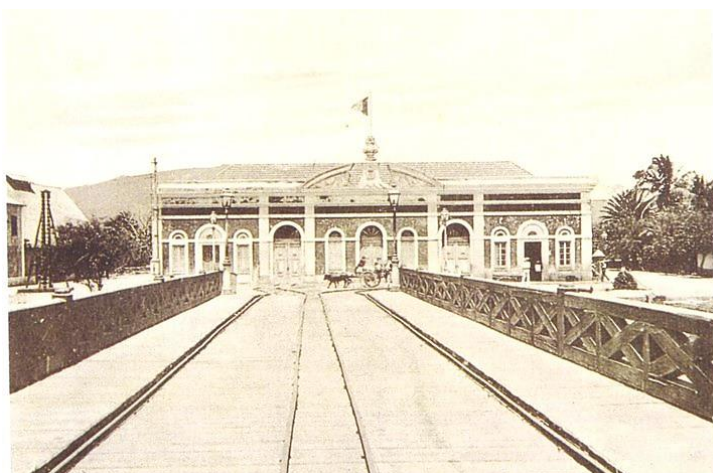


Figura 18 - Edifício da Alfândega em 1878, col. Particular João Loureiro.
Fonte: Tese de doutoramento - GOMES, Lourenço, Valor simbólico no centro histórico da Praia, Cabo Verde. Porto 2008.



Figura 19 - O edifício da alfândega hoje é o Arquivo Histórico da Praia.



Figura 20 - Nova Ponte cais construída à frente da alfândega, 1878.
Fonte: Postais antigos de Cabo Verde, João Loureiro



Figura 21 - Farol Maria Pia na Ponta Temerosa.
Fonte:
http://pt.wikipedia.org/wiki/Farol_de_D._Maria_Pia#/media/File:Farol_D._Maria_Pia-2.jpg



Figura 22- Quartel Jaime Mota.
Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/59845876>

Até o século XIX o desenvolvimento urbano limita-se à consolidação da zona sul no Platô, onde se localizam os edifícios públicos e administrativos. A cidade exibía um conjunto edificado notável, próprio de um núcleo urbano deste porte: o Palácio do Governador, o Quartel (figura 22), a casa da Câmara e o tribunal, o Hospital de São Fernando, a alfândega, a escola primária, o Liceu Nacional da Província, o Museu de Cabo Verde, o Teatro Africano e o Farol. Morfologicamente, o traçado concebe-se sobre uma malha ortogonal que gera quarteirões regulares e alongados dispostos no comprimento maior do planalto, numa ligação sul norte. É possível identificar três espaços públicos: a Praça Alexandre Albuquerque, o terreiro em frente ao edifício da fazenda, a rua Sá da Bandeira, a rua Serpa Pinto, e a praça Luís de Camões (figura 23Error! Reference source not found.).



Figura 23 - Planta Hidrográfica do Porto da Praia, 1882.
Fonte: <http://www.iict.pt/cartografiaCV>

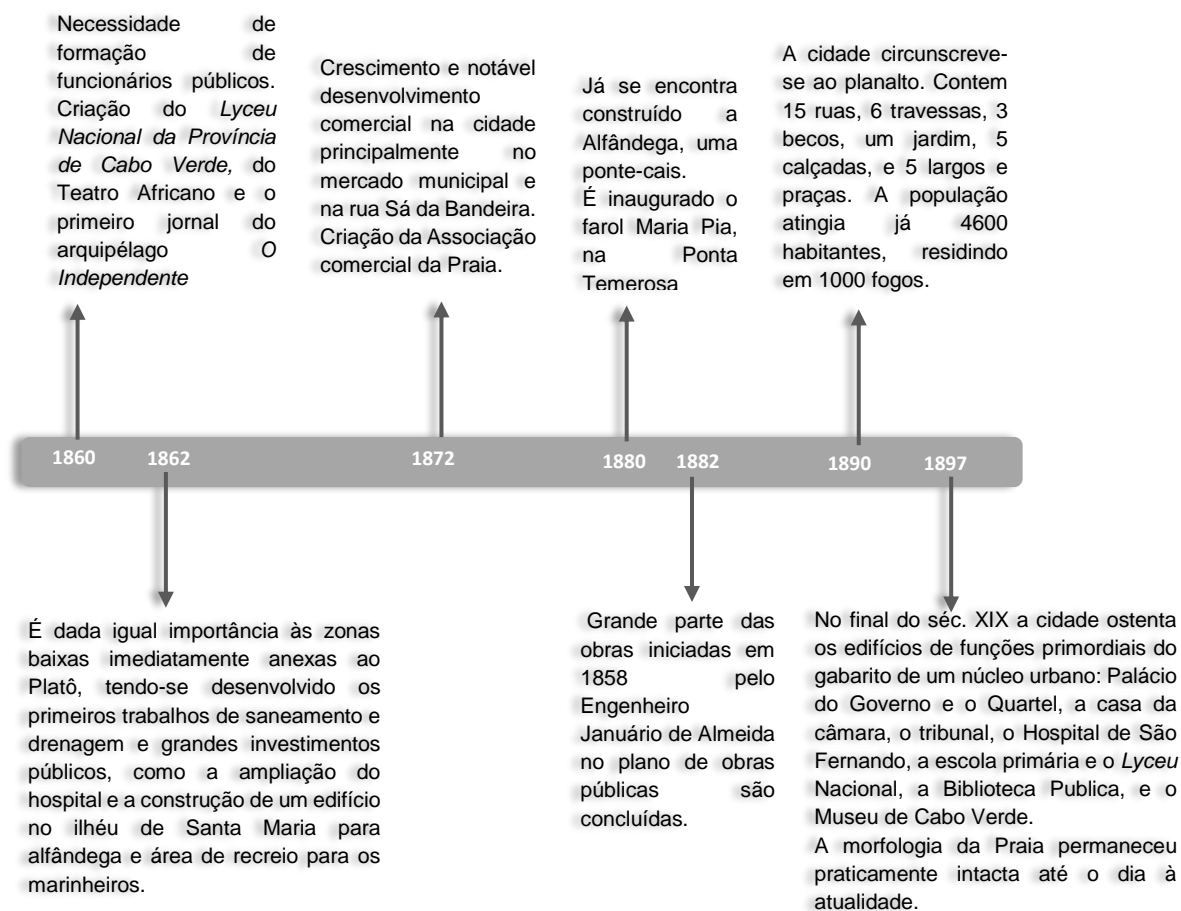


Figura 24 - Barra cronológica de síntese da 4ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1860 – 1897).

3.2.5 5ª Fase: 1900 a 1975 – Do início do século ao Estado Novo

No início do século XX a ocupação do planalto continua com o mesmo sistema de composição urbana, mas organiza-se fundamentalmente a partir da extensão de duas vias estruturantes: a rua Serpa Pinto que é o eixo central e articula três principais praças da cidade com o acesso aos extremos norte e sul do planalto. E a rua Sá da Bandeira, o elo de ligação mais direta aos acessos da cidade e uma das mais dinâmicas da cidade, sendo a sul onde se situa a rampa de acesso à alfândega, e a norte o acesso à zona interior da cidade.

Nos anos 20 já se sente o crescimento demográfico e consequente ocupação de zonas fora do Platô. Na zona da Chã d'areia assiste-se a uma evolução significativa com construções de edifícios junto à alfândega e ao cais. Existem outras ocupações que começam a tomar lugar junto às principais vias.

Em todo arquipélago de Cabo Verde o crescimento demográfico que se efetuou em toda década de 30 nos principais núcleos urbanos foi sem suporte a um planeamento e uma política ao desenvolvimento das cidades nem dos pequenos aglomerados. A partir de 1934 o governo define *às câmaras a responsabilidade de fazer o levantamento das plantas topográficas e a elaboração dos planos gerais das sedes dos municípios* (Fernandes, 2007: 17), a fim de acompanhar o crescimento dos aglomerados. No decurso dos anos 40 houve uma afirmação das práticas urbanísticas de Portugal que foi acompanhada também pelas colónias.

Em 1944 Marcelo Caetano, Ministro da Colónias, sob o regime de António Oliveira Salazar, cria o Gabinete de Urbanização Colonial, sediada em Lisboa, com o objetivo de *delinear projetos de arquitetura e engenharia para as colónias portuguesas*. O Estado Novo (1933 – 1974) vai servir-se de este Gabinete (GUC) para iniciar uma *modernização e, simultaneamente, de homogeneização da paisagem construída nos diversos territórios coloniais* (Milheiro, 2012: 215). A adaptação dos modelos urbanos baseados na linha do urbanismo clássico para a realidade colonial, obrigava a um ajuste que pressupunha a construção de equipamentos públicos, e a realização de operações de urbanização com rapidez e eficiência de modo a acompanhar o processo de ocupação do território e das periferias (Fernandes, 2007).

As principais cidades cabo-verdianas continuavam a crescer sem uma base urbanística o que evidenciava uma urgência na implementação de planos de urbanização pelo Governo da Província. Os planos no entanto não tiveram efeito e o

mesmo autor identifica como uma das principais dificuldades na concepção dos planos ter sido o incêndio que destruiu, em 1943, o serviço de obras públicas, bem como a falta de técnicos qualificados para fazer os trabalhos no local, devido ao desinteresse num território sem recursos naturais, o que levou que Cabo Verde caísse num contexto de abandono e falta de investimento colonial na primeira metade do século XX.

Podemos verificar na Figura 25 que em 1946 a cidade da Praia estava configurada com um número expressivo de edifícios, embora relativamente dispersas, localizadas sobretudo ao longo das vias existentes que se desenvolvem para o interior da cidade. Note-se que para além do Platô, estavam já ocupadas zonas como Achada Santo António, o Bairro Craveiro Lopes, a Várzea o Chã d'Areia, para além de outros aglomerados, frutos de apropriações de individuais ao longo das vias de ligação existentes.



Figura 25 – Mapa hidrográfico de 1946.
Fonte: www.iict.pt/cartografiacv/inicio.html

As intervenções urbanísticas das antigas colónias tiveram grande influência de João António Aguiar destacando-se pelos planos que eram conduzidas por uma característica metodologia desenvolvida e na previsão da expansão urbana.

Os anos 50 das colónias ficaram marcados pelos planos de Aguiar sob o Ministério do Ultramar que pautavam pelo desenho da cidade através do urbanismo formal de influência da Escola Francesa, bem como pelos planos com *contributos higienistas e de salubridade, das unidades de vizinhança e dos green-belts* (Op. Cit.: 22).

O declínio económico das cidades cabo-verdianas agravadas pela ausência de investimento do Estado e recorrentes períodos de seca provocaram crises no desenvolvimento e epidemias. Neste contexto de crise, a população descola-se do interior para o litoral, onde estão localizadas as principais cidades, na perspetiva de empregos nas cidades, onde se estabelecem de forma precária. Como consequência houve um aumento demográfico, para a qual a cidade não estava preparada. Nesta altura aproximadamente 62% da população residiam nos subúrbios e cerca de vinte anos mais tarde apenas 5% da população residiria no centro da cidade. Neste contexto, a partir dos anos 60 vão-se desenvolver um conjunto de planos urbanísticos para tentar equacionar o problema. Começaram a haver as primeiras preocupações em *regular* a ocupação urbana das novas construções nos bairros emergentes, através de pequenas intervenções face ao processo de migração para a cidade da Praia, que se começava a registar em algumas zonas periféricas. O último, mas importante momento de desenvolvimento da cidade colonial em Cabo Verde ocorreu, portanto, na segunda metade do século XX, e foi marcado pela atuação dos arquitetos no desenho da cidade e pelos planos de urbanização como instrumento de intervenção, que se revelaram distintas consoante os contextos.

Deste período destaca-se o rigor dos procedimentos administrativos de registo de propriedade (PDM Praia 2011), as malhas urbanas do Platô e do Bairro Craveiro Lopes, os alinhamentos e o traçado arquitetónico comum *janela-porta-janela* dos edifícios nas zonas mais antigas, e algumas intervenções relevantes ao nível da construção de blocos de habitações coletivas: Platô, Bairro Craveiro Lopes e Achada Santo António. Estas áreas, que tinham crescido sem recurso a planos urbanos representavam sérios problemas de qualificação urbana, sem apoio de infraestruturas, sem abastecimento de água e sem saneamento. Procurou-se a ordenar a cidade através de planos de urbanização, contruindo-se a avenida marginal onde se localizaram grandes equipamentos e iniciou-se a construção dos

primeiros loteamentos a nascente e a sul da cidade. Dos planos urbanos podemos destacar a

O maior período da dinâmica populacional e de expansão urbana acontece após a independência, em 1975.

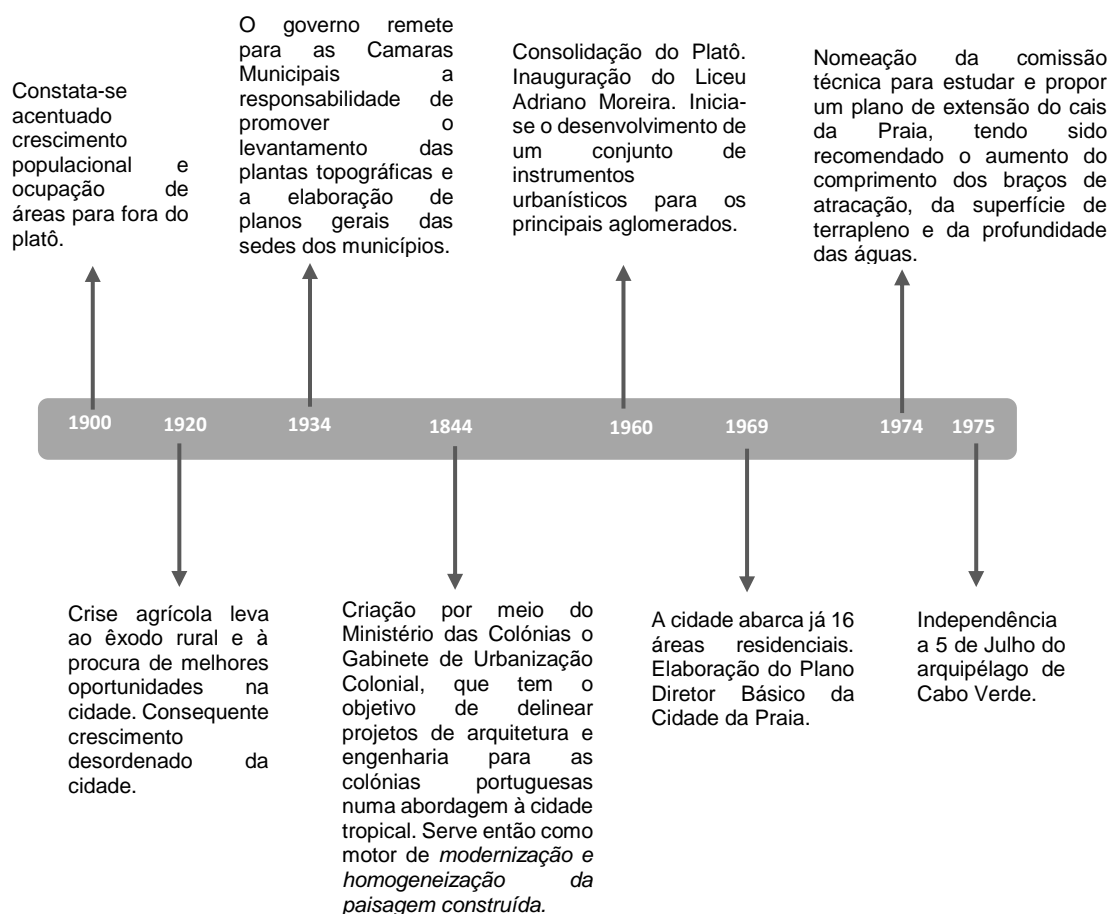


Figura 26 - Barra cronológica de síntese da 5ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1900 – 1975).



Figura 27 – Maria Caria (1969), Plano Diretor Básico de Urbanização da cidade da Praia, zoneamento e equipamento previsto.
 Fonte: VARELA, Gilson. PLATÔ - Estratégia de reabilitação integrada do centro histórico da Praia. FCTUC. Coimbra 2013.

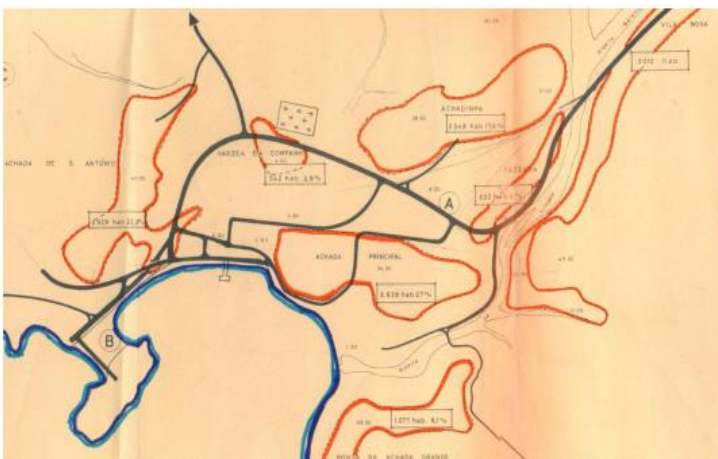


Figura 28– Maria Caria (1969), Plano Diretor Básico de Urbanização da cidade da Praia, esquema base.
 Fonte: VARELA, Gilson. PLATÔ - Estratégia de reabilitação integrada do centro histórico da Praia. FCTUC. Coimbra 2013.



Figura 29 – Fotografia aérea do Platô 1960
 Fonte: VARELA, Gilson. PLATÔ - Estratégia de reabilitação integrada do centro histórico da Praia. FCTUC. Coimbra 2013.

3.2.6 6ª Fase: 1975 a 2010 - Construção de um país pós independência

Devido à morfologia do terreno e à forma de ocupação dos assentamentos emergentes, a definição de soluções que se ajustassem aos requisitos da capital e que respondessem às necessidades do espaço urbano em rápida expansão, teve grandes desafios no período pós independência. As soluções passaram, essencialmente, pela implementação de traçados viários de ligação entre as zonas mais altas e baixas e a articulação com a envolvente, bem como a construção de equipamentos administrativos, desportivos, culturais, de educação e de saúde (Frente Marítima da Cidade da Praia, 2010).

A ocupação das outras zonas da Praia processou-se de duas formas: nas zonas baixas, ao longo de vales planos percorridos por ribeiras com grandes leitos de cheia e drenagem deficiente, e nas zonas altas, em áreas de planalto que definiam as margens dos vales.

O colonialismo marcou a história dos países africanos deixando traços distintos nas suas estruturas e organizações sociais. O caso da colonização portuguesa foi das mais longas no continente, sendo que no conjunto dos países africanos de língua portuguesa, Cabo Verde ocupou um lugar de distinção durante o regime colonial. Ao contrário dos demais países, não presenciou a guerra pela independência no seu território, e teve menor controlo do território por parte da administração colonial. Por outro lado, o abandono quase total da população quase sem investimentos e infraestruturas, reforçado de um discurso acerca das questões climáticas, pois o país é ciclicamente assolado por severos períodos de seca, resultou numa aceitação praticamente passiva das condições desiguais de acesso à terra, bem como o fenómeno da migração que sempre se assistiu no país também justificado pela seca, e, consequentemente pela crise económica.

Cabo Verde tornou-se república independente a 5 de Julho de 1975. Após a independência a cidade sofreu uma explosão demográfica para a qual continuava sem infraestruturas de suporte ao fenómeno (Nascimento, 2010: 109). O crescimento fora da *cidade formal* – Platô - processou-se de forma contínua, ou descontínua, pois ocupava outros planaltos, sendo que até à independência havia já, com algum nível de consolidação, um conjunto de pequenos bairros mal infraestruturados – como por exemplo a *Achadinha*, a *Fazenda*, a *Achada de Santo António*, a *Prainha* e o *Bairro Lém Ferreira* (FMCP 2010).

Continuaram-se com as abordagens urbanas, com vista a resolver a questão do aumento populacional. Visava a disponibilização e configuração de lotes produzidos entre pequenos planos urbanísticos/loteamentos em alguns bairros, sem nenhuma estratégica programática específica de ação à escala do território, da rede viária e infraestruturas urbanas, dos equipamentos públicos e da elaboração de um plano urbanísticos com visão geral das áreas de expansão para além do Platô (PDM Praia, 2011). Segundo o relatório do PDM da Praia, a cidade não teve capacidade de reposta e uma estratégia de atuação sobre os problemas e desafios de planeamento que surgiam num país recente e independente, pois começava a aprender lidar com novas questões das mais diversas áreas, e rapidamente a velocidade das ocupações ultrapassa a demora e falta de resposta do poder público e da cidade já consolidada – o Platô- o que se refletiu nas ocupações informais à grande escala, que caracterizam hoje a Cidade da Praia. Este rápido crescimento demográfico, acentuado pelas migrações de outras ilhas e do interior de Santiago, e, mais recentemente, pela imigração proveniente essencialmente da África Ocidental, conduziu a um crescimento urbano caótico, com grande deficiência no planeamento e na gestão racional do solo, favorecendo o crescimento de construções clandestinas, num ambiente de grande déficit de habitação, sobretudo para as camadas mais pobres e de baixo rendimento, e forte pressão sobre as infraestruturas básicas de água, energia e saneamento.

Cronologicamente, os momentos mais marcantes desta fase ficam refletidos no cronograma.

Como foi referido anteriormente, o rápido crescimento da cidade não foi acompanhado pelo aumento de infraestruturas e equipamentos básicos, como se pode verificar na figura 30 e na figura 31, o que levou a que a cidade entrasse num processo de crescimento assimétrico conduzindo à segregação dos bairros, nos respetivos aspetos de qualidade habitacional, equipamento comunitário, abastecimento de serviços e qualidade de vias de acesso e circulação. Apesar de ser a maior cidade do País, a cidade da Praia apresenta um estado ambiental crítico com reflexos nos espaços verdes e de lazer, equipamentos comunitários e qualidade de vida da esmagadora maioria dos seus habitantes¹⁶ (Semedo, 2013).

¹⁶ Conferencia “Cidade da Praia – Perfil Urbano e Sustentabilidade”, pelo Professor José Maria Semedo, Uni-CV, 2013



Figura 31 - Cidade da Praia em 1968
 Fonte: Frente Marítima da Cidade da Praia, 2010



Figura 30 - Cidade da Praia em 1990
 Fonte: Frente Marítima da Cidade da Praia, 2010

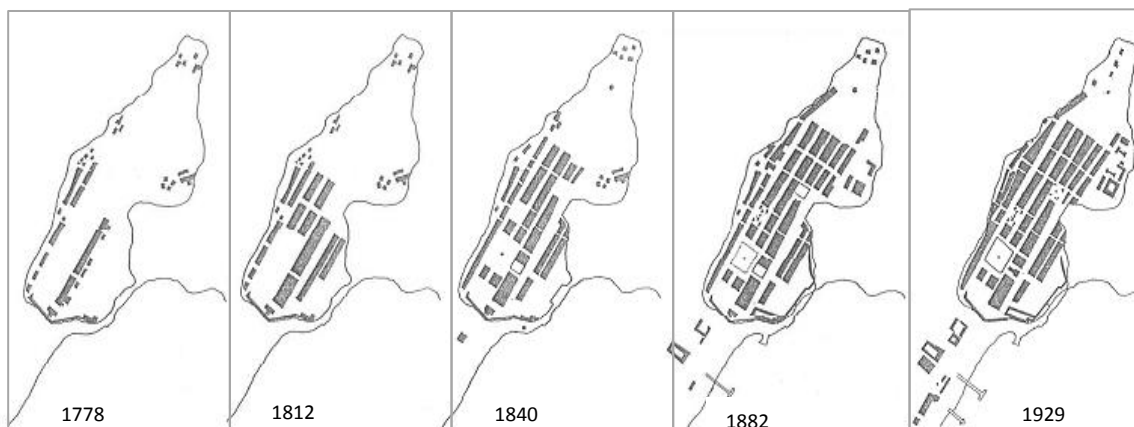


Figura 32 – Evolução do crescimento do Platô de 1778 a 1929.
 Fonte: Estudo de Enquadramento estratégico – Frente Marítima da Cidade da Praia

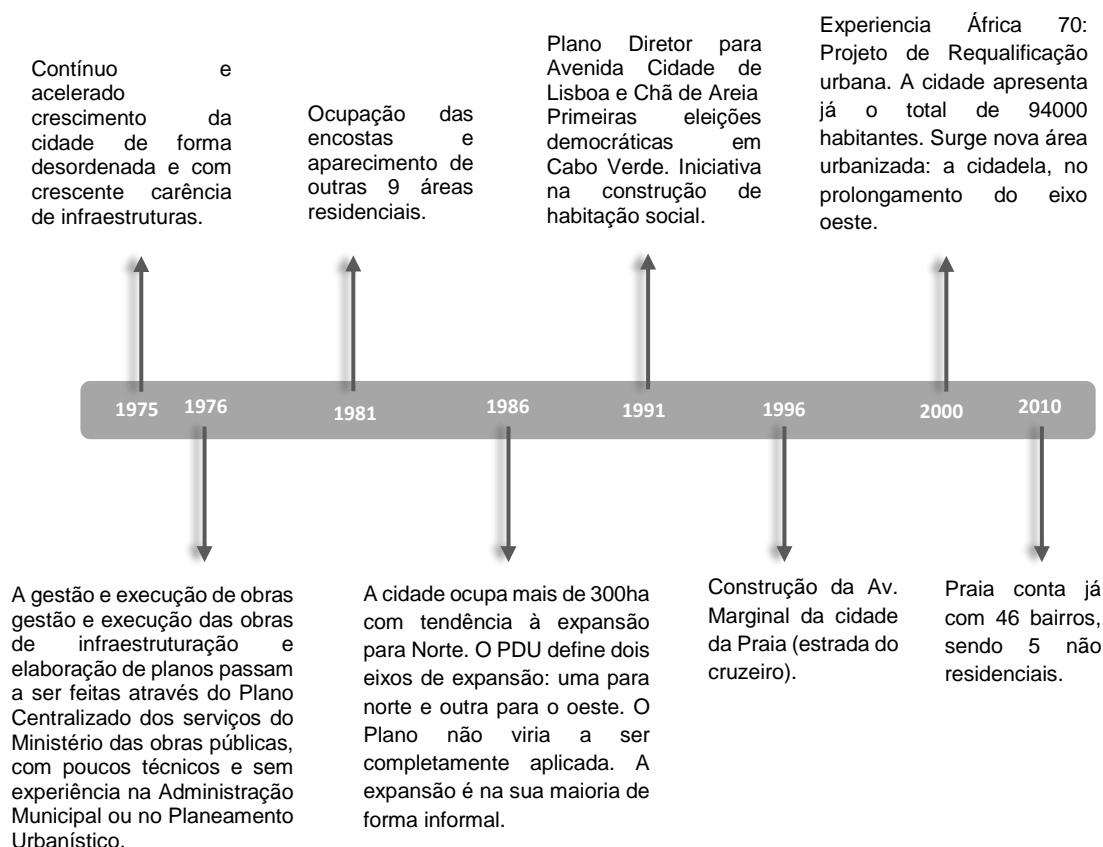


Figura 33 – Barra cronológica de síntese da 6ª fase dos principais momentos que marcaram o crescimento e a evolução urbana da Praia (1975 – 2010).

3.3 Praia, Cidade dual e fragmentada

Uma das imagens que hoje caracteriza e tipifica a cidade é o fenómeno das Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI) ou *cidade Informal*¹⁷. Estas zonas, também designadas de zonas de ocupações ilegais ou espontâneas, representam muitas vezes uma descontinuidade nos padrões de ocupação, ou seja, nota-se que em muitos bairros existe uma dicotomia de espaços que abrigam extremos de pobreza de um lado e extremos de riqueza, comparada ao nível nacional, onde se concentram grandes diversidades nos modos de vida, discursos e práticas. Neste contexto o autor e professor cabo-verdiano Redy Wilson Lima (2013) distingue a segregação espacial e social da seguinte forma:

¹⁷ Cidade de génese espontânea, que não surge de um planeamento, mas sim das pessoas que a constroem.

• *Pós-independência, 1975 – Riba Praia, Baxu Praia*¹⁸

• *Pós-abertura democrática, 1991 – aglomerado urbano com vários centros e várias periferias.”*

Esta postura assumida pelo autor é explicada pelo fenómeno de apropriação dos espaços periféricos, ou subúrbios, e a sua degradação em prol do enobrecimento do Platô e a emergência de o transformar num centro cultural, económico, administrativo e comercial.

Por outro lado, o vereador da área de urbanismo da Câmara Municipal da Praia (CMP) Rafael Fernandes refere a

ocupação clandestina na cidade da Praia como um facto preocupante: *A ocupação de forma clandestina representa 50 por cento da nossa malha urbana, e nós temos que procurar medidas para inverter a situação e requalificar em termos de assentamentos urbanos.*

Praia é caracterizada por duas ocupações distintas: a ocupação planeada e a ocupação espontânea. Nos assentamentos espontâneos as casas são construídas de blocos de cimento, pedra e betão, e aparenta, na maioria das vezes, pequenas dimensões e aspeto inacabado. Um dos grandes problemas que surgem nesses bairros, são as ruas estreitas em terra de difícil acesso e circulação, becos estreitos e sem saída, casas construídas nas encostas, o que gera graves problemas de segurança e de isolamento.

Segundo Morais e Raposo¹⁹ (2005: 90) as cidades africanas refletem dois modelos de malhas urbanas coexistentes: o *modelo da cidade colonial* e o *modelo da cidade periférica*. A imagem da cidade colonial é caracterizada pela linguagem arquitetónica das construções e malha ortogonal, é onde estão centralizados os serviços administrativos, económicos e culturais, bem como a função residencial,



Figura 34 – Um bairro informal na cidade da Praia.
Fonte: Fotografia da autora.



Figura 35– Moradias na zona do Platô, cidade formal.
Fonte: Fotografia da autora.

¹⁸ Expressões cabo-verdianas para diferenciar *em cima da Praia* que se refere ao Platô e *debaixo da Praia* referente aos subúrbios.

¹⁹Da Cidade colonial às novas urbes africanas: notas exploratórias. Cadernos da Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, v.5. Lisboa, 2005, p. 90-92

ocupada pela elite da *pequena burguesia local*. No limite da cidade urbanizada, encontramos a cidade não planificada, mas que domina a malha pela sua densidade e dimensão na imagem global. Para estes autores, é necessário compreender a interação que existe entre estas *realidades territoriais* para se poder compreender as cidades africanas. Nas grandes cidades africanas de origem portuguesa coexistem dois modelos de ocupação. A cidade, que cresceu para áreas que até então assumiam um carácter rural, originou tecidos urbanos densos que se anexaram aos centros administrativos. Os significativos movimentos migratórios motivados pela procura de emprego, melhores condições de vida e oportunidades na capital acentuam ainda mais a esta realidade.



Figura 36 – Identificação de três tipos distintos de traçado urbano.
Fonte: www.googlemaps.com, adaptado.

A atual configuração do tecido urbano da Praia é heterogénea e caracterizado principalmente por três pontos: a) planeamento prévio de algumas zonas; b) nota-se uma consolidação das zonas onde não existiram um planeamento urbano; c) surgimento de novas áreas de crescimento espontâneo (CMP 2013). Neste contexto, o Relatório do PDM (2013) determina três tipos de traçado urbano, que se podem identificar na Figura 36:

- *Traçado urbano do tipo A*: caracterizada pelo desenho do tecido organizado, e um claro planeamento prévio, ou seja, a *cidade formal*. Ocupa 43% da malha urbana fruto dos mais variados Planos;

- *Traçado urbano tipo B*: caracterizado pelo traçado orgânico próprios dos assentamentos urbanos informais mais antigos. Ocupa 36% da área urbana e embora não tenham sido fruto de um planeamento prévio, verifica-se a existência de alguns investimentos nas infraestruturas e habitação;
- *Traçado urbano tipo C*: caracterizado pelo traçado orgânico e fazem parte deste grupo os assentamentos informais mais recentes, na sua grande maioria de génese ilegal, representando 21% da malha urbana.

A cidade da Praia apresenta-se como uma cidade fragmentada e policêntrica, ou seja, com vários *centros*. Uma das características sobressaltante da cidade é a sua multifuncionalidade, muitas vezes correspondente a bairros de génese espontânea, que se implantaram e alastraram no território em função da morfologia do terreno. Estas características condicionam, não só a localização desses centros, como também os seus modos de consolidação. A Praia, assim como outras cidades de origem portuguesa, como foi o caso de Lourenço Marques ou São Tomé, confrontam-se, desde sempre com a desarticulação entre a cidade formal e informal, consequentemente, sem estrutura física preparada para acolher os núcleos edificados. O aumento populacional descontrolado deu origem a um conjunto de bairros heterogêneos, de grande densidade habitacional, que determinam o tipo de ocupação informal da cidade. O



Figura 37 – Platô. Um exemplo do traçado do tipo A.
Fonte: Google Earth



Figura 38 – Imagem do traçado do tipo B, correspondente à zona do Bairro Craveiro Lopes e Av. Cidade de Lisboa.
Fonte: <http://www.angolabelazebelo.com/2013/06/>

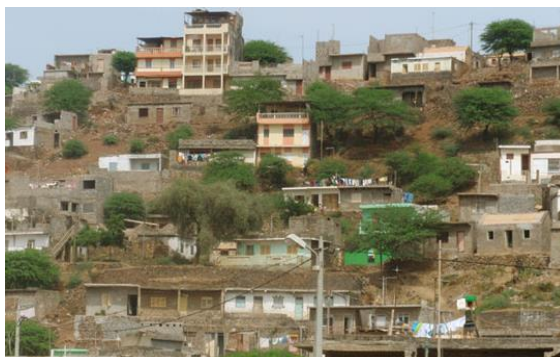


Figura 39 – Imagem do Bairro de Achada Grande, corresponde a uma zona do traçado do tipo C
Fonte: <http://cityafrica.tumblr.com/post/110065103813/praiacapeverde>

desequilíbrio de *manchas urbanas* é gritante na Cidade da Praia, assim como nos próprios bairros, com zonas com diferentes níveis de consolidação.

Sónia Piepoli²⁰ (2005:166) refere o crescimento urbano como *um fenómeno definitivo, com o qual é urgente aprender a lidar*. Para a autora o aumento populacional nas cidades africanas, não é justificada pelas evoluções industriais nem pelo desenvolvimento dos mesmos, tal como aconteceu em várias cidades mais desenvolvidas no séc. XVIII. A atração dos habitantes rurais pelas cidades alcançou a escala mundial incluindo nas cidades mais pobres. Piepoli propõe uma análise ao quotidiano dos habitantes das cidades africanas, a fim de perceber o êxodo rural para as cidades, apesar de estas não oferecerem a condições desejáveis. Neste contexto Teodoro (1985) e Gilbert & Gugler (1992)²¹ destacam a esperança dos emigrantes, de que *a pobreza urbana seja mais suportável do que a pobreza rural* e que a cidade consista *num mundo de melhores oportunidades*. Nesta análise a autora aponta a *capacidade de ação surpreendente e uma extraordinária resistência para a sobrevivência*, o que é muito mais do que um simples olhar para as cidades africanas revelam: situações caóticas salientadas pela pobreza e violência social. Os indivíduos que se adaptam às situações, fruto da incapacidade de resposta por parte do poder económico e político dos países, leva a que se reinvente o modo habitacional, a segregação social e espacial. É, portanto, fundamental repensar o planeamento urbano de forma integrada, buscando meios de consolidar os assentamentos existentes numa base, também, de política de requalificação social.

Piepoli (2005) classifica a distribuição da população contemporânea, com base nos modelos da Escola de Chicago para distinguir as funções ocupacionais dos espaços urbanos no contexto das cidades africanas. Divide, então, a cidade em quatro áreas distintas, que foram aparecendo e evoluindo ao longo dos anos, principalmente após a independência.

A primeira zona é definida como sendo a de serviços e centro de negócios. Esta área situa-se normalmente no centro da cidade, que *se desenvolveu a partir de um núcleo original mais reduzido e antigo o qual, nas cidades costeiras, se situava próximo da zona portuária*. Aí encontra-se grande parte dos serviços económicos, repartições públicas, equipamentos comerciais, culturais e principal ponto de lazer da cidade. Com o passar dos anos esta área foi perdendo população e sofridas alterações nas suas funções iniciais. No caso de Cabo Verde, a cidade da Praia,

²⁰ Metamorfoses das Cidades Africanas a Recomposições Sociais

²¹ Referido por Sónia Frias Piepoli, no texto “Metamorfoses das Cidades Africanas e Recomposições Sociais”, 2005, publicado na revista Cadernos da Faculdade de Arquitectura- UTL

seria então o Platô, que como já foi visto anteriormente, tem vindo a perder as suas funções de centro principal assim como a maioria dos seus habitantes.

A segunda zona, é definida como zona residencial onde habitam as elites da cidade. Esta área também teve origem ainda no período colonial, apesar de terem sido planeadas e construídas mais tardiamente. Aqui, situam-se ainda as sedes de organismos internacionais, embaixadas e edifícios com carácter mais moderno. Segundo a autora, nesta zona, mais recentemente houve um crescimento de edificações novas, vivendas onde residem grupos sociais com maior poder económico. As cidades africanas têm por base o sector económico, o que leva com que as zonas mais luxuosas sejam mais propensas a afastar-se cada vez mais dos centros. Este afastamento também é justificado pela autora, por segurança e contra a violência a que se assiste dos grupos delinquentes.

A terceira área destaca-se pela sua significativa extensão, é essencialmente residencial, habitada pela classe de poder económico médio e baixo, e se distingue por dois motivos: *a construção em cimento dotada de tempo colonial, e o facto de se construir pela agregação de vários bairros cujas casas apresentam uma tipologia comum* (Piepoli, 2005:167).

A quarta zona referida pela autora respeita às zonas periféricas que se estendem pela maior parte do território são ocupadas pela classe mais pobre. Estes bairros constituem espaços caóticos, com grande deficiência nas infraestruturas de saneamento, apoios insuficientes nos sectores de saúde e educação. São habitadas na sua maioria pela população oriundos de vários sítios, que aqui se misturam, e expandem cada vez mais pelas zonas periurbanas, dificultando assim a distinção dos limites do que é urbano e o que é rural.

A Figura 40 serve como referência da localização dos bairros da cidade da Praia. Podemos verificar que as zonas de assentamentos com algum planos urbano ou com base em alguns instrumentos urbanísticos nas áreas a sul da cidade, e a norte os bairros que não tiveram nenhum planeamento.



- | | | |
|---|--------------------------|----------------------------|
| 1_ Platô | 14_ Achadinha Pires | 27_ Pensamento |
| 2_ Chã d'Areia | 15_ Eugénio Lima | 28_ Monte Pensamento |
| 3_ Praia Negra | 16_ Vila Nova | 29_ Terra Branca |
| 4_ Achada Grande Frente | 17_ Calabaceira | 30_ Tira Chapéu |
| 5_ Lém Ferreira | 18_ Ponta d'água | 31_ Vale Palmarejo |
| 6_ Porto | 19_ Achada Mato | 32_ Palmarejo |
| 7_ Ponta Mulher branca | 20_ Água Funda | 33_ Monte Babosa |
| 8_ Achada Santo António | 21_ Aeroporto | 34_ Tira Chapéu industrial |
| 9_ Prainha | 22_ Achada Limpo | 35_ São Pedro Latada |
| 10_ Várzea | 23_ Ribeira São Filipe | 36_ Simão Ribeiro |
| 11_ Fazenda | 24_ Monte Agarro | 37_ Cova Minhoo |
| 12_ Bairro Craveiro Lopes/
Achadinha | 25_ Safende | 38_ Monte Vermelho |
| 13_ Paiol | 26_ Monte Gonçalo Afonso | |

Figura 40 – Localização dos bairros da Cidade da Praia.
Fonte: Google maps, adaptado pela autora

A dissolução da cidade reflete-se na descompressão do centro, que é por sua vez, tendencialmente monofuncional, desligado programaticamente das novas pequenas centralidades da cidade. Neste contexto a cidade da Praia é entendida como uma cidade multifuncional, cujas atividades têm vindo a ser distribuídas entre os núcleos mais antigos e os novos polos que têm vindo a ganhar expressividade na dinâmica geral tanto do território como da população. Por um lado este fator de evolução urbana reflete-se, principalmente, na perda de identidade do centro histórico – Platô - e por outro lado, observa-se o aumento intensivo das funções dos bairros periféricos (Figura 40), verificando-se assim, *os serviços administrativos a concentrarem-se na Achada de Santo António, o núcleo empresarial a desenhar-se em Chã d'Areia, as zonas habitacionais a distribuírem-se por Palmarejo, Prainha e Lém Ferreira (este último de génese informal), o comércio a concentrar-se em Sucupira, passando este a constituir um verdadeiro “íman urbano” na medida em que gera não apenas movimento e concentração de bens e pessoas, como também dinâmica de troca e interação social e cultural, e a zona industrial e logística a predominar na Achada Grande.* (FMCP, 2010: 22).

A ocupação informal em muitos dos bairros aumenta a condição de *cidade fragmentada* ao carácter multifuncional pré-definida da cidade. Praia confere um carácter fragmentado justificado pela sua situação geográfica, composta por planícies e vales, pelas funções descentralizadas que atualmente existe assim como pela malha urbana heterogénea. O desequilíbrio resultante desse conflito de *manchas urbanas* é pulsante na cidade. Como se pode constatar na Figura 41 existe uma dualidade de realidades urbanas que se materializam na carência de infraestruturas públicas e habitacional. O mesmo acontece dentro dos próprios bairros, com zonas com diferentes níveis de consolidação e, principalmente, com espaços com formas de apropriação distintas.



Figura 41 – Duas realidades distintas da Cidade da Praia: a) informal e b) formal.

3.4 O Espaço Público e Áreas Verdes no Contexto da Praia

Quando as condições ambientais são boas, como é o caso do clima tropical seco característico da cidade da Praia, havendo um espaço agradável, é mais provável que as pessoas se envolvam em atividades recreativas e educativas. Mas só o clima não é suficiente para que tal aconteça. A qualidade visual do espaço exterior, o sentimento de segurança e proteção, bem como a presença de equipamentos urbanos e mobiliário exterior, são aspetos importantes que se tem conta para na vivência social da cidade.

A vivência no quotidiano urbano tem vindo a sofrer transformações, com mudanças significativas nas formas de organização e de ocupação do espaço. A cidade, como espaço de encontro e comunicação de diferentes grupos sociais, que, por sua vez, fazem apropriações distintas desses espaços. Na cidade da Praia existe uma complexidade de apropriação de espaços, no entanto muitas vezes ainda de forma embrionária. Devido a um processo acelerado de crescimento espontâneo, sobretudo nos últimos anos, o uso desequilibrado do solo urbano, leva a que se tornem precárias as condições de circulação e de espaços públicos de permanência bem como a intercomunicação viária entre os bairros. Assim sendo existem constrangimentos na fluidez do tráfego dentro do próprio bairro.

Como já foi referido anteriormente, o rápido crescimento da cidade não foi acompanhado pela criação de infraestruturas e equipamentos básicos, o que levou a um crescimento desigual, tanto pela qualidade como na quantidade das habitações, dos equipamentos comunitários, dos espaços públicos de qualidade, dos acesso e das circulações.

A relação interior/exterior, aliada aos espaços construídos deve proporcionar uma dinâmica social e comunitária nos bairros. Nas zonas habitacionais com maior poder económico existe uma escassez de áreas de interação social entre o habitante e os espaços públicos. Nisto resulta uma perda de sentido comunitário e por sua vez, numa em crise identitária e de valores sociais.

Por outro lado as áreas circundantes aos edifícios de serviço e comércio, evidencia os espaços de ocupação pública, de forma a revelar a identidade e sociabilidade em que a rua se assume como espaço de interações e manifestações, desde atividades domésticas, comerciais e de lazer, ou seja, um espaço exterior onde se promovem relações de vizinhança e de convívio familiar.

A rede viária da cidade da Praia, de modo geral, apresenta alguma deficiência, tanto no sentido de supressão de necessidades, como de manutenção: concentração das vias ao longo via de ligação central (Av. Cidade de Lisboa), falta de manutenção e má qualidade de construção das vias secundárias locais, deficiência no dimensionamento das faixas de circulação viária; ineficiência de algumas vias de penetração e estrangulamento nos principais cruzamentos e nós; A falta de hierarquia das vias também é latente o que leva a alguma dificuldade no dimensionamento das vias, e consequentemente tráfegos intensos; Ausência de pontos de paragem de emergência, carência gritante de estacionamento e falta de sinalização (CMP 2008).

A quase inexistência de locais próprios para o estacionamento tem consequência direta na mobilidade urbana, pois leva a congestionamentos de lugares impróprios e conflitos de trânsito. Por sua vez, esta carência de estacionamento leva com que viaturas estacionem nos passeios destinados aos peões, consequentemente à dificuldade de mobilidade pedonal (PDM

2013). *Torna-se necessária intervenção ao nível dos estacionamento, tendo presente realidades diferentes em função de cada zona, abrindo possibilidade para introdução de parquímetros, para regular o estacionamento, principalmente nos centros mais concorridos, como é o caso do Platô, que em hora de ponta e não só, está-se a transformar cada vez mais numa situação insustentável, tanto para os transportes individuais como para o transporte de passageiros (autocarros e táxis) (PDM Praia 2013).*



Figura 43 – Ocupação de vendedeiras ambulantes de uma rua na Praia
Fonte: Fotografia da autora.



Figura 42 – Exemplo de degradação das estradas por falta de manutenção.
Fonte: Google imagens: "Praia + Sucupira"

Nas situações de estacionamento em ruas muito estreitas, acaba por provocar conflitos na circulação automóvel e pedestre. *Naturalmente, a situação de circulação nos passeios (quando existem) fica ainda mais dificultada, pois, além de dividir esse espaço com a venda ambulante e outras atividades de carácter informal, nalguns casos os passeios são também locais de espera para o transporte coletivo. Mas, de uma maneira geral, os passeios, enquanto espaço público exclusivamente pedonal, quando são construídas, têm dimensões insuficientes para as necessidades dos seus usuários e, muitas vezes, a qualidade da sua pavimentação fica aquém do razoável.*²²



Figura 44 – Foto atual da Praça Alexandre Albuquerque, Platô.
Fonte: Blog “Momentos e Olhares”



Figura 45 - Rua pedonal 5 de Julho.
Fonte: Blog “Momentos e olhares”

No Relatório do PDM da Praia refere à necessidade emergente de fazer um estudo do plano de mobilidade com introdução de novas medidas de reduzir o impacto do aumento de trânsito e de estacionamento indevidos e das suas respetivas consequências. Assim sendo *introdução de parquímetro pago (para não moradores), a programação de parques de estacionamento dissuasores próximas do centro histórico (Praia Negra e encostas do Platô), estudar a possibilidade de instalação de parques subterrâneos nas praças existentes (Praça do Liceu Domingos Ramos, Pracinha Escola Grande, Praça Alexandre Albuquerque) e adotar medidas para outros.”*

Os percursos pedonais têm vindo a ser alvo de revitalização na cidade. Na

zona do Platô tem havido obras de intervenção de reabilitação e revitalização dos espaços públicos de lazer, como é o caso da rua pedonal 5 de Julho Figura 45 e da Praça Alexandre Albuquerque Figura 44. A experiência que vem tido boas repercussões e abriu a caminho para que mais intervenções do mesmo género noutros pontos da cidade, *com possibilidade de implementação nas ruas de outros bairro, com situações mal definidas/ resolvidas e que a oportunidade das ruas*

²²Furtado, Emanuel, *O papel do espaço público na estruturação do tecido urbano. Caso de estudo: Tira Chapéu, cidade da Praia*, 2008.

pedonais poderá ajudar a corrigir. A rua 5 de Julho é um exemplo prático da dinâmica que uma rua pode ter apenas com a circulação pedonal. Ao deixar de servir a circulação rodoviária para ter o papel de convívio e lazer onde as pessoas são livres de se expressarem, o sentido comunitário restabeleceu-se, a o Platô um espaço público de qualidade.

Foi também alvo de intervenção os passeios na zona litoral, levando a melhorias consideráveis na qualidade de vida urbana, e na imagem da cidade, como se pode notar na Figura 46. *Houve melhorias significativas em termos de mobilidade (passeio marítimo - bastante utilizados para footing) e zona histórica do Platô, mas ainda persistem deficiências na maioria dos bairros, com grande quantidade de passeios em terra batida e/ou de dimensões reduzidas na largura, onde a localização/instalação de obstáculos (candeeiros, postes de iluminação e sinalização, etc.) ajudam a tornar ainda mais complicadas a circulação, principalmente para pessoas de mobilidade reduzida.* (PDM 2013)

Não podem também passar despercebidas algumas melhorias e intervenções nos espaços de lazer, tais como a praça de Cruz de Papa Figura 47, bem como a restauração das principais avenidas com zonas verdes e algum equipamento de manutenção e desportiva.

Tem havido significativas transformações na vida urbana, com reflexos nas alterações nos modos de ocupação e de organização do espaço público. A cidade como espaço público, ou seja, como lugar de inter-relação de diferentes grupos sociais, apresenta mudanças, uma vez que diferentes grupos fazem apropriações distintas desse espaço, e que, o habitante que hoje ocupa um determinado papel,



Figura 46 – Passeio pedonal na zona litoral.
Fonte: Fotografia da autora.



Figura 47 – Praça Cruz de Papa.
Fonte: Fotografia da autora.

amanha pode não ser o mesmo, o que indica o sentido efêmero da vida urbana nos dias de hoje.

CAPÍTULO IV- ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO

4.1. Análise Morfológica da Área de Intervenção

A área de intervenção deste projeto incide na zona do Taiti, situada a cota baixa a oeste do Platô, anexa à principal artéria de ligação da cidade, a avenida Cidade de Lisboa, onde faz ligação entre o maior mercado da capital e alguns dos principais equipamentos administrativos e desportivos da cidade. Ou seja, é uma zona de grande movimentação e no entanto constitui um grande vazio urbano. O terreno constitui uma das poucas zonas com algumas zonas verdes no entanto limitada ao público pela falta de infraestruturas de acesso à mesma.



Figura 48 – Localização da zona do Taiti no tecido urbano.
Fonte: Google Maps



Figura 49 – Vista panorâmica do Taiti a partir do Platô.
Fonte: Fotografia da autora.

Esta fração de terreno existente não está totalmente desocupado. A área a sul encontra-se ocupada pela biblioteca nacional e pelo auditório nacional, ambos empreendimentos construídos a partir de uma cooperação de Cabo Verde com China. Existe ainda a estátua de Amílcar Cabral classificada como património nacional. Existe portanto grande potencial desta área se tornar própria para a manifestação da cultura cabo-verdiana.

Desde os primeiros anos da cidade, foi sempre terreno destinado à agricultura, ou a parques urbano. Ao longo dos anos os vários proprietários de parcelas deste terreno ocupou-o de forma degradada, e sem nenhum planeamento. Por ser uma zona frágil justificada pela localização numa zona sujeita a cheias agravadas pela falta de infraestrutura de escoamento de água, ou então porque as existentes encontram-se em má qualidade. Por outro lado esta fragilidade é reforçada pela ocupação de oficinas, sucatas de carros ou outras ocupações indevidas sem aproveitar o potencial de um dos poucos espaços livres de construção da cidade. Constitui então uma área privilegiada por ser pouco densa mas bastante heterogénea no tipo de ocupação e de usos o que o torna ilegível no tecido urbano e na inexistência de uma vocação bem definida (Frente Marítima Cidade da Praia, 2010:28).



Figura 50 – Identificação da ocupação da envolvente do Taiti.
Fonte: Autora.



Figura 51 – Identificação do tipo de uso.
Fonte: Autora.

O terreno está limitado a sul por complexos desportivos, e grandes empreendimentos administrativos, governamentais e institucionais. O grande mercado sucupira encontra-se contígua e com grande importância na cidade e no Taiti. Na frente contígua à avenida, ocupada homogeneamente por habitações de que se desenvolvem ao longo desta e desembocam em toda a encosta da várzea.

A zona central sul da cidade da Praia apresenta funções bastante heterogêneas, em que o Platô tem maior destaque nos equipamentos, serviços e comércio enquanto em Chã d'Areia há maior destaque na ocupação de equipamentos, essencialmente desportivos, educacionais e governamentais. Na zona da Praia Negra, a nascente do Platô, está reservada pela indústria. A ocupação habitacional ocupa grande parte do tecido urbano, de alguma forma sem planeamento e de ocupação espontânea.

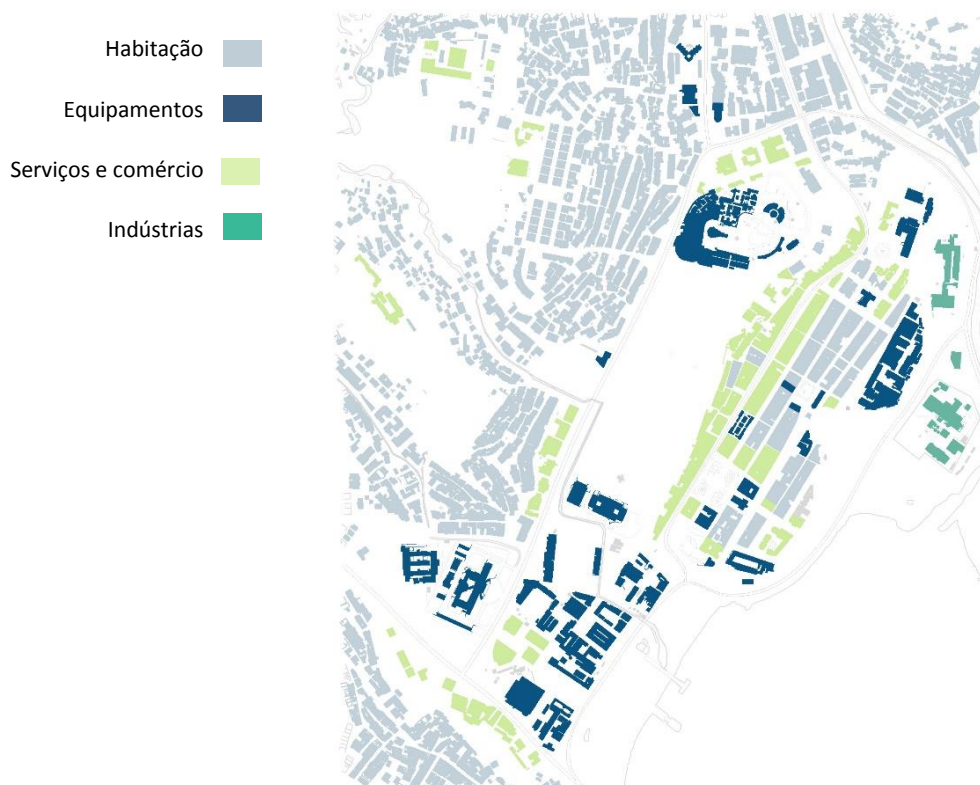


Figura 52 – Planta de usos.
Fonte: Autora.

4.2. Pressupostos e Estratégias de Intervenção



Figura 53 – Zona do Taiti – destaque para a área verde existente.
Fonte: Fotografia da autora

Como já vimos anteriormente, o espaço público é um instrumento fundamental e aglutinador da comunidade, da cidade. A proposta deste projeto passa pela criação de um parque multifuncional como instrumento de desenho da cidade. O grande potencial do Taiti de se transformar num parque urbano está apontado por vários estudos e desde

planos urbanísticos mais antigos estava reservado a espaços verdes. A intervenção deve contemplar a preservação da diversidade dos modos de vida traduzida na multiplicidade das paisagens urbanas, entendida aqui como diversidade que

acrescenta valor à vida urbana sem ceder à crescente tendência de estandardização, logo, na perda de identidade da comunidade. Pretende-se por isso manter todas as funções iniciais das áreas envolventes, promovendo a heterogeneidade de usos a partir da valorização e organização da paisagem urbana. Para isso, encaminha-se e aproxima-se as diversas funções e a criação de novas para o parque, de forma a atrair o maior número e diversidade de indivíduos.

A proposta de projeto visa a criação de uma terminal de transportes públicos justificada pela falta da mesma. A carência de um terminal e a falta de estratégias de organização e sistematização de projetos para um contexto de organização informal existente na cidade é latente, portanto, pretende-se colmatar essa lacuna na realidade da Praia. Trata-se, portanto, de



Figura 54 – Comercio de artesanato de rua.
Fonte: Autora

espaços criados à escala da cidade de forma a responder as falhas à escala humana. A falta de organização e de equipamentos de apoio tanto para o comércio informal como para o estacionamento das viaturas, leva a um choque de interesse e de usos do espaço físico. A intervenção na zona do Taiti não pode passar despercebida pelas áreas envolventes. Para isso propõe-se a continuidade dos contextos urbanos através de vários pontos de acesso, de forma a combater a fragmentação urbana fomentando forma de apropriação do espaço público de natureza social.

Existem quatro áreas de influência para o projeto urbano: o Platô, pela sua importância no tecido formal e a dinâmica que exerce na cidade, a sucupira, pela sua importância comercial informal e pela movimentação de bens e pessoas que por ali passam, as restantes zonas culturais existente, como é o caso da biblioteca, do auditório e as áreas desportivas; as zonas habitacionais, de grande importância, pela aproximação da comunidade, sendo o parque como instrumento de coesão social, e de promoção de lazer.



Figura 55 – Conceito de intervenção: os quatro núcleos de influência do projeto.
 Fonte: Autora.



Figura 56 – Eixos estruturantes e a relação com o núcleo verde.
 Fonte: Autora.

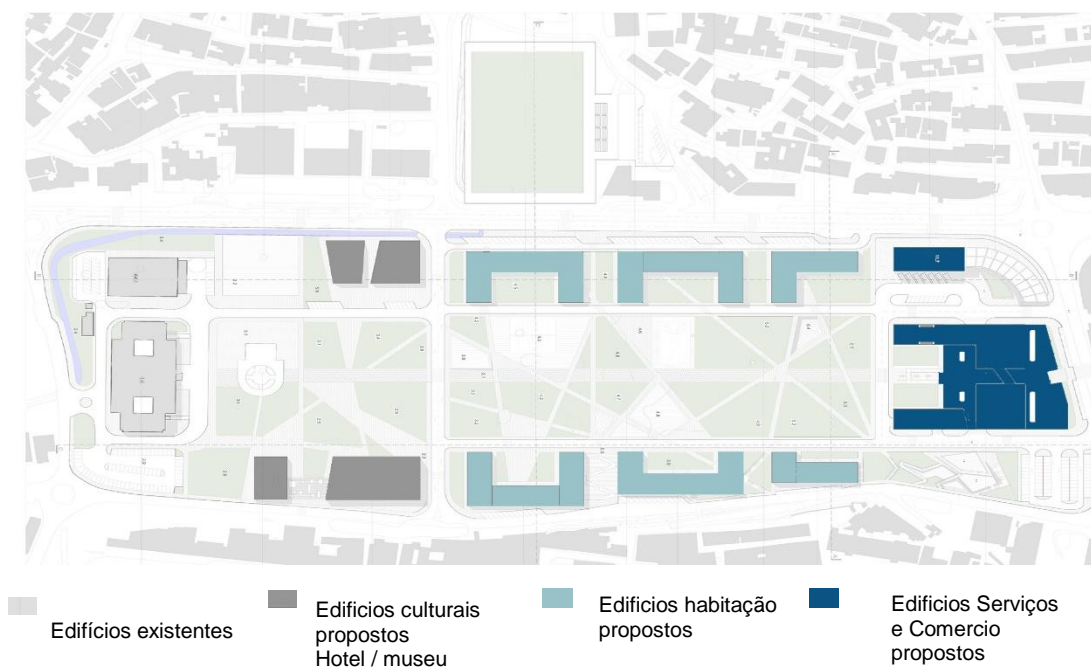


Figura 57 – planta de usos.

4.2.1. O Platô

O Platô é uma espécie de acrópole onde se organiza e se concentra a cidade histórica da cidade da Praia, capital de Cabo Verde.

O centro histórico da Praia é caracterizada pela sua localização de destaque no *skyline* da cidade da Praia. Elevada a cerca de 30 metros acima do nível do mar circundada pela grande baía que remata a história da cidade, e por encostas rochosas que formam outros planaltos. A sua localização permite ter o panorama da cidade, do mar e do ilhéu,



Figura 58 – Miradouro e estátua Diogo Gomes no Platô.

Fonte: Fotografia da autora.

bem como espaços públicos resultantes da relação entre cheios e vazios, constituídos por praças, avenidas, miradouros, travessas, encostas, rampas e escadarias. A sua história, monumentos e importância administrativa, política, económica e comercial faz com que seja um ponto crucial e de importância extrema para a elaboração deste trabalho.

O valor histórico do centro da cidade encontra-se enraizada nos edifícios, nas praças, na vida ativa que representa e na riqueza arquitetónica e urbana que detém. O traçado regular da malha constitui uma das suas maiores características na malha da cidade, pelos seus quarteirões bem definidos pelo



Figura 59 – Avenida Andrade Corvo.

Fonte: Fotografia da autora.

traçado ortogonal e seguindo uma lógica hierárquica. A maioria dos quarteirões, de formato regular que se desenvolvem para norte composto por vários lotes de pequenas dimensões.

A importância do Platô passa também pela qualidade dos espaços públicos e pela potencialidade de alguns espaços como é o caso dos miradouros Diogo Gomes e na zona do Cruzeiro, a antiga zona da Bateria. A qualidade de vida estende-se para os espaços exteriores, pelo espaço público e pela vivência da rua.

A relação do Platô com o Taiti é feita através de rampas e escadarias que fazem a ligação entre as duas cotas. Para além do acesso automóvel pelas três vias

de acesso ao Platô existem dois elevadores de uso privado a empreendimentos comerciais que fazem a ligação entre a cota baixa e a mais alta.



Figura 60 – Três formas de ligação do Taiti ao Platô.
Fonte: Fotografias da autora.

4.2.2. O Mercado Sucupira



Figura 61 – Edifício do Centro Comercial Sucupira.
Fonte: Fotografias da Autora

O mercado sucupira é o maior mercado da cidade, de comércio informal onde se comercializa essencialmente produtos manufaturados e não alimentícios. Inaugurada em 1991, ocupa um lugar de destaque na dinâmica comercial da cidade. Conhece a sua forma atual em 2000 em que foram inauguradas 167 módulos de venda, 13 restaurantes, 204 lojas (Silva, 2013: 5).

Existem ainda vários pontos de venda de mercadorias expostos no chão, o que constitui o grande modelo de comércio informal principalmente aos fins-de-semanas.

O local de venda situa-se na zona do Taiti e foi escolhido, em 1990, pela Câmara Municipal da Praia como forma de descongestionar o mercado do Platô e regulamentar o comércio de rua existente. Apesar da resistência inicial na mudança de localização dos comerciantes, o Sucupira constitui hoje o maior crescimento económico em mais de 40% para a economia urbana (Graça, 2011: 41).

Costuma-se dizer que *no Sucupira há de tudo*. E, realmente, neste mercado é possível encontrar uma grande variedade de produtos, como por exemplo roupas, sapatos, eletrodomésticos, produtos de estética, produtos de ervanária, artesanato, e mobiliário, oriundos de vários países, comercializados maioritariamente por mulheres, designadas localmente por *rabidantes*. Também é bastante comum encontrar-se comerciantes oriundos de outras regiões de África.

O *sucupira* é portanto um ponto de referência da cidade, pela sua localização numa zona estratégica, pela dinâmica comercial, e por ser o principal ponto paragem e dos transportes coletivos *Híaces*. O mercado funciona de segunda a sábado, mas aos domingos a rua adjacente à mesma é fechada para o comércio de rua onde os produtos são expostos no chão. São comercializados principalmente peças de vestuário e calçado a um preço mais reduzido.

A cultura africana faz da rua a extensão do seu *habitat* e Cabo Verde não é exceção. O espaço público é a extensão das atividades comerciais onde é possível estabelecer o espírito de vivência das ruas, bem como estabelecer relações interpessoais. Neste sentido é importante manter o mercado, criar espaços públicos de qualidade, criar condições comerciais e revelar a importância dos *rabidantes* na cidade.



Figura 62 – Ocupação do do espaço do mercado sucupira

Fonte:

http://www.globeholidays.net/Africa/Cape_Verde/Praia/Praia_Mercado_de_Sucupira5.htm



Figura 63 – Comércio de rua em frente ao Sucupira.

Fonte

http://www.globeholidays.net/Africa/Cape_Verde/Praia/Praia_Mercado_de_Sucupira5.htm

4.2.3. A Problemática dos Transportes Coletivos - os *Hiaces*



Figura 65 – Hiace.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Toyota_HiAce



Figura 64 – Coexistência do comércio informal e do trânsito de *Hiaces*.

A ligação entre os diversos municípios de Santiago é assegurada pelos transportes coletivos privados comumente designados de *Hiaces*²³. A grande carência de transportes públicos que assegurem o deslocamento dos passageiros de forma segura e eficaz, gerou uma oportunidade das entidades privadas criarem um mecanismo de transporte coletivo efetuado deslocações entre os municípios bem como dentro da própria cidade, principalmente pelas zonas mais inóspitas. Por praticarem preços muitas vezes mais acessíveis que os transportes coletivos, e por terem frotas com maior frequência, os serviços prestados pelos *Hiaces* são os mais

requisitados na mobilidade entre os vários pontos da ilha. O número de autocarros públicos é insuficiente para suprir as necessidades da população (Nascimento, 2013)²⁴. O ponto de encontro dos *Hiaces* é, como já foi referido, o Sucupira, por ser o polo gerador de fluxo de pessoas. Este fato leva a um grande congestionamento de automóveis e pessoas, consequentemente, a acessibilidade e mobilidade nesta zona torna-se bastante constrangida. Nas horas de maior fluxo, o congestionamento torna-se ainda maior, por não haver locais próprios para a paragem e toma de passageiro, e por não existir um lugar próprio para a espera do *Hiace*.

Torna-se portanto necessária uma intervenção no sentido de criar melhores condições para uma coordenação mais eficiente dos transportes.

²³O nome é baseado no modelo da carrinha de passageiros fabricados pela Toyota

²⁴XV Encontro da Rede de Estudos Ambientais de Países de Língua Portuguesa. Luanda, 2013.

4.3. Parque Urbano Multifuncional



Figura 66 – Vista do Taiti para o Platô.
Fonte: Fotografia da autora.

Assente nas três vertentes ou potencialidades do Taiti – A zona cultural, o Platô e o Mercado Sucupira- propõe-se um parque multifuncional em toda a sua dimensão, de forma a abranger essas zonas. Pretende-se portanto um espaço multifacetado vocacionado para a vivência na cidade, para a cultura, para o lazer e

para o comércio.

A zona do Taiti (Figura 66) deve, portanto assumir-se como estrutura promotora de relações funcionais e fundamentais na cidade. O projeto passa pela proposta de uma estrutura ecológica da cidade vocacionada para uso público e privado, com atividades lúdicas, culturais, equipamentos de apoio à envolvente - nomeadamente o mercado da Sucupira – espaço próprio para o comércio informal que é realizado aos fins de semanas ou de forma temporária, espaços verdes permeáveis, infraestruturas de apoio a atividades desportivas ao ar livre, habitação coletiva, serviços e comércio. O plano reflete-se numa tentativa de estabelecer uma ligação com a cidade envolvente através de espaços públicos de qualidade dotados de uma vasta área verde, aproveitando as zonas verdes já existentes. Presume-se a valorização da área envolvente com atividades e espaços atrativos para toda a população.

O plano urbano propõe três zonas principais ligadas entre si por percursos exclusivamente pedonais, onde ao longo destas se desenvolvem atividades de lazer. Deste modo propõe-se a criação de percursos pedonais e ciclovias, onde se criam oportunidades de atividades de passeio longo. Estes percursos desenvolvem-se a partir de um eixo principal do percurso que faz a ligação entre o memorial Amílcar Cabral e o mercado sucupira. As ramificações permitem então criar oportunidades a novas experiências.

O parque está limitado por duas vias orientadas Norte/Sul e duas Este/Oeste. A partir das vias Norte /Sul, desenvolvem-se duas paralelas a estas no parque que dão acesso aos estacionamento e às habitações propostas ao longo destas das vias. Existe ainda outra rodovia transversal às anteriores que permitem a ligação entre a Avenida Cidade de Lisboa e à paralela a ela, a rua Avenida Machado Santos.

O acesso pedonal ao parque é feito a partir de vários pontos criados estrategicamente junto às escadarias que dão acesso ao Platô, pelo terminal rodoviário, pela área onde se localizam os equipamentos culturais e pelos vários pontos contíguos à Avenida Cidade De Lisboa. Paralelas a essas vias ainda e desenvolvem mais duas de pavimento permeável e acesso rodoviário condicionado. Com isto pretende-se dar prioridade à recreação pedonal. Ao longo dos percursos pedonais surgem diversas atividades tanto nos espaços de estar como nas zonas verdes de forma a atrair populações de todas as camadas etárias. São propostas quadras desportivas, espaços infantis, zonas sombreadas que permitam estar e descansar, percursos de manutenção e ciclovias que se vão cruzando com o percurso pedonal, e anfiteatros ao ar livre.



Figura 68 – Imagem do Parque urbano. Representação dos percursos pedonais e espaços públicos



Figura 67 – Percursos pedonais e espelho de água
Fonte: Autora

Como já foi referido, o parque engloba três fases de atividades que são unidas por vários percursos. A primeira fase corresponde à zona cultural. Encontra-se anexa aos edifícios existentes – o auditório nacional, a biblioteca nacional e o memorial do Amílcar Cabral. Nesta área propõe-se a construção do museu da cultura cabo-verdiana, que estará ligada ao Platô através de um elevador que vai dar desembocar no palácio da cultura cabo-verdiana. Propõe-se ainda um espaço hoteleiro virada para a Avenida Cidade de Lisboa, justificada pelos grandes empreendimentos empresariais ali existentes. Na zona envolvente ao memorial a proposta envolve um conjunto de medidas de preservação da estátua, com espaços destinados a eventos ao ar livre.

Na zona central está situada um conjunto de habitação coletiva situadas nos extremos do parque. As habitações, que são permeáveis no piso térreo, permitindo a livre passagem de um lado para o outro estão implementadas anexas às áreas lúdicas ao ar livre. São propostas tipologias habitacionais do T1 ao T4, orientadas a nascente/poente.



Figura 69 – Espaço público no exterior a habitação
Fonte: Autora



Figura 70 – Proposta de hotel
Fonte: Auora

Ainda na zona central situada mais a norte desenvolve-se uma área densamente arborizada com várias espécies arbóreas, principalmente palmeiras, que se destaca por ser uma das poucas áreas verdes restantes na cidade. Esta área se manterá, criando-se apenas percursos que o interpõem com espaços de jardinagem. Encontra-se ao longo dos percursos propostos zonas de estar, destinada a esplanadas.

No extremo norte estão localizados os equipamentos comerciais e o terminal rodoviário. Esta relação está permanente de forma a não perder o caráter dinâmico do sucupira. Portanto, a proposta engloba um mercado de dimensão média de apoio ao sucupira, legitimada pela carência de um equipamento destes na zona envolvente.

Propõe-se ainda uma estrutura coberta para albergar as comerciantes que costumam expor os seus produtos no chão, principalmente para a *feira de domingo*. Esta estrutura pretende-se que seja desmontável e com capacidade cerca de 50 bancas de venda. Os espaços públicos anexos ao mercado estão preparados para uma eventual expansão das áreas de venda ao ar livre. O terminal, localizado paralelamente ao sucupira faz desta a extensão da sua dinâmica atual existente. Ou seja, pretende-se que os automóveis *Hiacs* continuem com a referência do sucupira e que os utentes dos seus serviços continuem com esta referência que se tornou urbana.

Não se pretende que com esta intervenção, o local perca a sua identidade na cidade, mas que a mantenha e a transforme. O caos existente, é o que caracteriza o sucupira, essa atmosfera diversificada que a dinamiza.

4.4. O terminal Rodoviário

O terminal rodoviário pretende intervir na forma como a zona da sucupira se articula com a dinâmica dos *Hiaces*. Por isso propõe-se uma estrutura que seja próxima o suficiente do mercado para não perder o carácter multifacetado daquela zona.

O conteúdo programático da proposta desenvolve-se a partir de um do estudo dois casos particulares: o Centro Coordenador de Transportes de Abrantes projetada pelos arquitetos pelo *atelier* Pardal Monteiro Arquitetos e o Terminal Rodoviário João Pessoa projetada pelo arquiteto Glauco Capelo em 1973.

4.4.1. Centro Coordenador de Transporte de Abrantes

O Centro Coordenador de Transportes de Abrantes desenvolve-se a partir do acentuado desnível da sua implantação. O edifício contem nos pisos: o superior, que está destinado às áreas públicas, as bilheteiras, a cafetaria e o restaurante, os serviços administrativos e as instalações concessionárias. O piso inferior é destinado aos autocarros, pequenos armazéns e o gabinete do inspetor de cais. O projeto procurou evitar o cruzamento entre os utentes e os autocarros uma vez que estes circulam na plataforma superior de estacionamento de ligeiros e a tomada e largada de passageiros e o acesso aos autocarros não urbanos é feito pelo acesso vertical diretamente à plataforma de espera. Estes autocarros não urbanos têm acesso ao parque do terminal pela cota inferior.

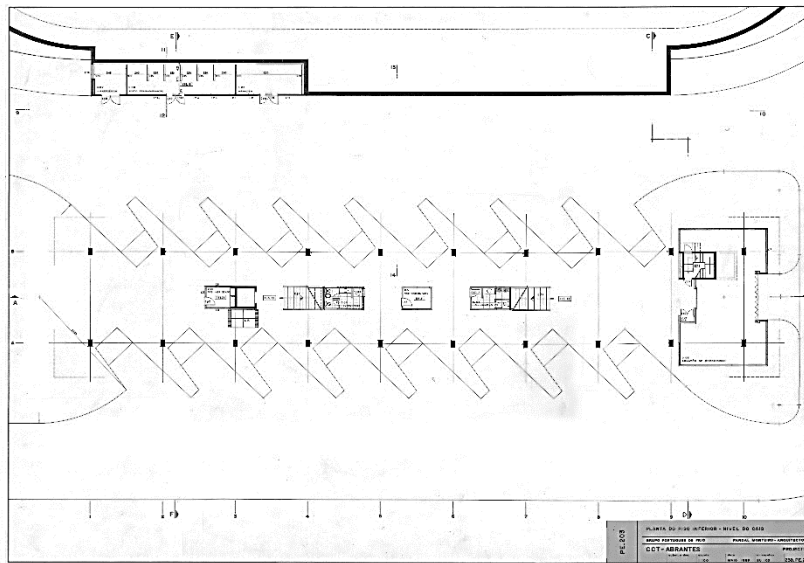


Figura 71 – Piso inferior do Centro Coordenador de Transportes de Abrantes.

Fonte: Fotografia cedida pelo arquiteto Pardal Monteiro.

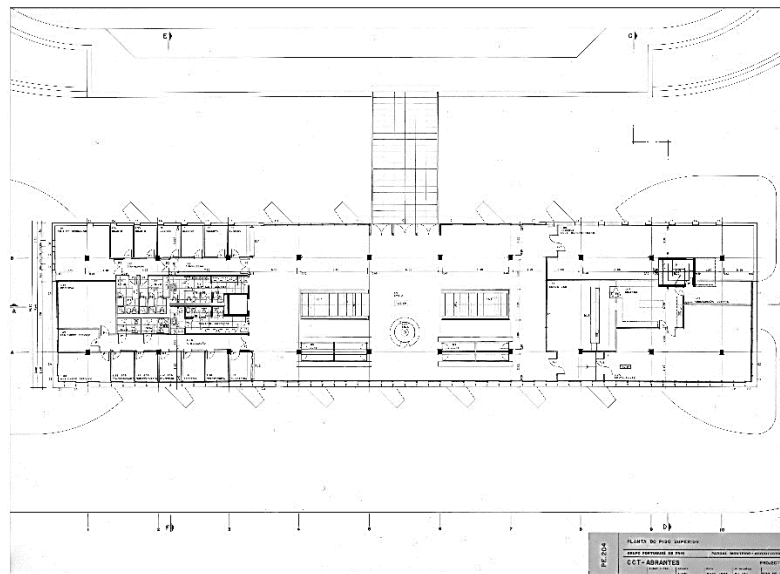


Figura 72 - Piso inferior do Centro Coordenador de Transportes de Abrantes.

Fonte: Fotografia cedida pelo arquiteto Pardal Monteiro.



Figura 73 – Fotografias do Centro Coordenador de Transportes de Abrantes.
Fonte: <http://www.pardalmonteiro.com/projectos/pt/Abrantes/Abrantes1.htm>

4.4.2. Terminal Rodoviário de João Pessoa

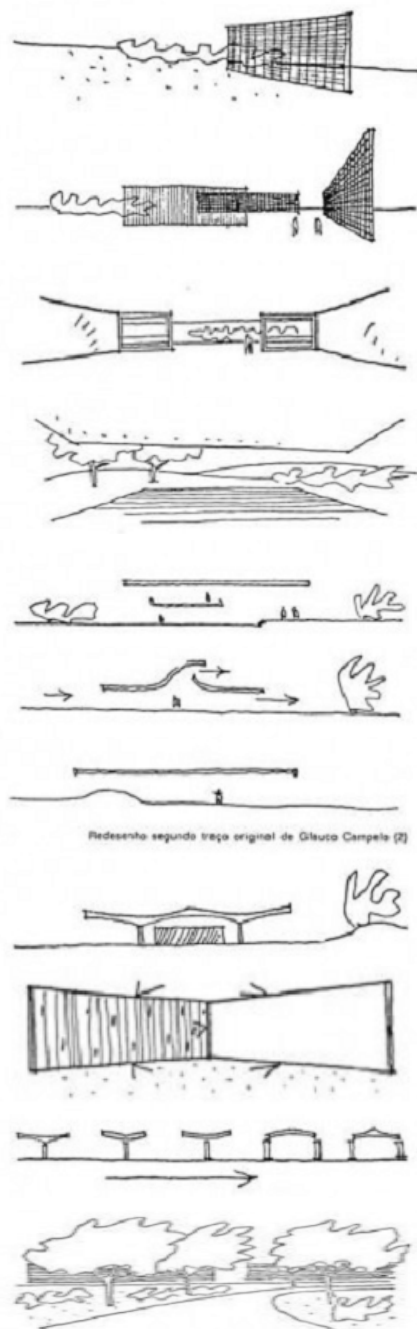


Figura 74 – Esquemas explicativos da eficácia bioclimática do terminal rodoviário de João Pessoa.

Fonte: LIMA, Helio Costa. LEDER, Solange Maria. O terminal rodoviário e o Roteiro para construir no nordeste, João Pessoa, 1973. Publicada na revista digital VITRUVIUS, Setembro de 2011.

Este projeto permitiu perceber a relação do edifício com o ambiente inserido. Está vocacionado para espaços amplos e abertos, próprios para um clima tropical. Localizada na cidade de João Pessoa no Brasil projetado em 1973 pelo arquiteto Glauco Capelo, a obra materializa princípios de adequação da arquitetura ao clima.

No texto de Lima e Leder²⁵ o terminal na sequência do *Roteiro para construir no nordeste*, de Armando Holanda sobre o funcionamento do edifício e sua relação com o clima tropical húmido. De forma resumida explicitamos aqui alguns princípios arquitetônicos presentes no terminal especificado no *Roteiro*:

Abrigar e proteger do sol e da chuva, onde a brisa circule livremente de forma a extrair o calor e a humidade; Sombra e espaços amplos; Recuar as paredes, de forma a ficarem abrigadas do sol e da chuva; A fachada é sombreada, projetada e aberta; Muros vazados, que deixem penetrar a luz mas não o calor; As portas são convidativas, permanecem abertas e são protegidas do sol; continuidade nos espaços de forma fluída; uso de materiais *refrescantes ao ato e à vista*, construir com materiais locais e racionalizados; redução dos custos da construção utilizando sistemas construtivos de padronização; Integra a edifício na paisagem, com uma linguagem contínua no seu todo; articular o edifício com as áreas verdes, tirando proveito das sombras das árvores através

²⁵ Lima, Helio Costa. Leder, Solange Maria. *O terminal rodoviário e o Roteiro para construir no nordeste, João Pessoa, 1973*. Publicada na revista digital VITRUVIUS, Setembro de 2011.

de jardins, parques e praças; contribuir para uma *arquitetura sombreada, aberta, contínua, vigorosa, acolhedora e envolvente*.

4.4.3. Terminal Rodoviário do Taiti

O edifício desenvolve-se em 3 pisos e dois corpos com funções distintas, agregados por três núcleos de acesso vertical. O primeiro acesso é exterior e encontra-se no alinhamento do eixo central que faz a ligação ao memorial Amílcar Cabral. Este elemento é constituído por uma rampa que envolve as escadas de forma escultórica. Este núcleo permite a ligação da cota do piso térreo à plataforma superior. Os outros núcleos fazem a ligação da plataforma dos autocarros para o interior do equipamento.

Devido às condições do clima tropical característico de Cabo Verde, com temperaturas elevados durante todo o ano, procedeu-se à criação de um conjunto de elementos fundamentais para o conforto térmico. Neste argumento surge o piso térreo totalmente permeável, de forma a garantir total circulação do ar. O terminal desenvolve-se assim numa relação entre a luz e a sombra, e entre o cheio e o vazio. O jogo da luz e da sombra é feita a partir de grandes vão que permitam a entrada e luz suficiente no interior, mas difusa pelos elementos de sombreamento dispostos na vertical na fachada – o sistema de *brisesoleil*. Este elemento de sombreamento constitui uma das principais formas de resposta às condições climáticas do projeto. A relação de cheios e vazios é feita a partir dos vão que surgem a partir da reentrância ou da proeminência destes.

O piso térreo está ligado à rua, de forma a permitir a entrada dos autocarros e dos *Hiaces*, está composto por uma zona de

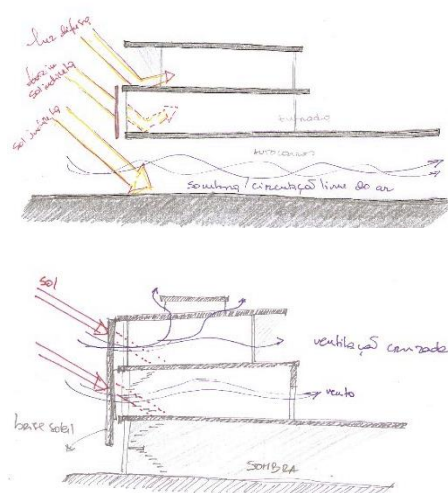


Figura 75 – Esquema explicativo da ventilação e da penetração do sol do terminal rodoviário do Taiti.
Fonte: Autora.



Figura 76 – Espaço de esplanada do Terminal.
Fonte: Autora.



Figura 78 – Modelação 3D do terminal rodoviário do Taiti.
Fonte: Autora.

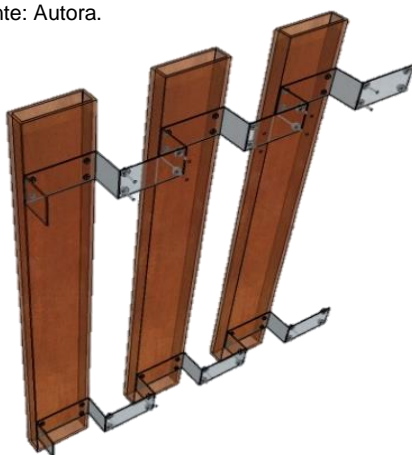


Figura 77 – Sistema de brisesoleil com encaixe metálico.

espera, uma oficina para pequenas reparações de automóveis, instalações sanitárias, duas salas de controlo, um armazém de cargas e descargas com acesso aos correios no piso superior por um monta-cargas, uma zona de copa e balneários destinados aos motoristas e funcionários, uma praça de táxis e um conjunto de lojas. O acesso para os pisos superiores é feito através dos dois núcleos de escadas e elevadores.

O primeiro piso é rasgado pelo eixo central de ligação do parque ao sucupira criando duas zonas serviços complementares. A primeira zona corresponde à estrada principal do terminal rodoviário. O acesso a esta é feita por duas portas, uma a norte virada para o sucupira, e outra a nascente. Este núcleo do edifício está vocacionada para as atividades de massa, ou seja, com maior movimento de pessoas. É onde se localiza uma sala polivalente, a zonas das bilheteiras, instalações sanitárias e uma cafetaria. Na segunda zona estão localizados vários serviços de apoio ao termina como por exemplo os correios, um posto de enfermaria, um posto policial, um salão de jogos, e um restaurante. Deste corpo ainda se desenvolve em galerias vários núcleos comerciais.

Tal como o piso intermédio, o último piso também está dividido em dois corpos ligados por uma estrutura pergolada. O primeiro corpo está dedicada uma zona cultural, com espaços amplos destinados a exposições temporárias e um bar. O segundo corpo está dedicada às áreas administrativas, e o piso superior em

restaurante. O elemento pergolado dá acesso a uma galeria que envolve a área administrativa e os escritórios exteriores.

- Zonas de trabalho ●
- Acessos verticais ●
- Áreas técnicas ●
- Zonas húmidas ●
- Áreas de circulação ●

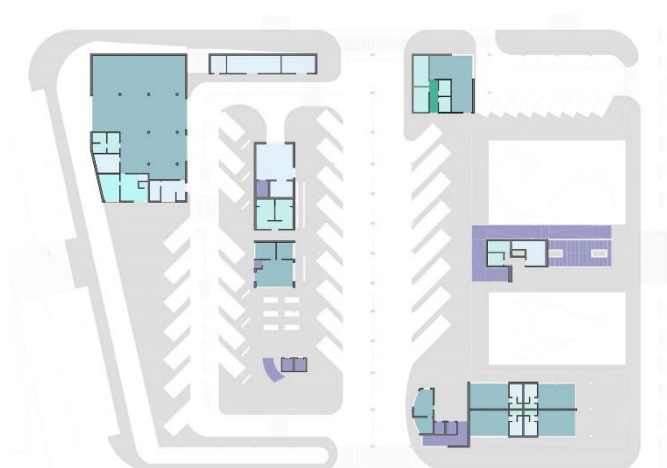


Figura 79 – Piso 0 com identificação dos zoneamentos do terminal rodoviário do Taiti.



Figura 80 - Piso 1 com identificação dos zoneamentos do terminal rodoviário do Taiti.

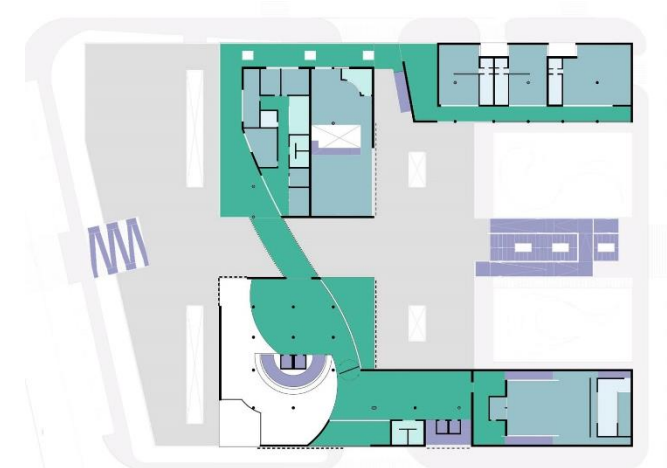


Figura 81 - Piso 2 com identificação dos zoneamentos do terminal rodoviário do Taiti

CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1. Considerações finais

A existência de espaços exteriores de qualidade são favoráveis à participação da população em atividade de convívio e lazer. Os espaços públicos e o comércio têm elevada importância pois dinamizam a cidade, atraem atividades e pessoas das mais variadas faixas etárias e estratos sociais. O respeito pela escala humana, bem como uma grande variedade de equipamentos funcionais, a existência de transportes públicos e a sensação de segurança na cidade devem ser elementos a ter em conta ao projetar os centros urbanos. Estes fatores dinamizam a cidade e o transformam num lugar mais atrativo, de grande diversidade social e cultural. Neste sentido os parques urbanos possuem um carácter regenerador do espaço e da estrutura edificada, ao mesmo tempo que funciona como elemento de sustentabilidade urbana e ambiental. Os parques asseguram a continuidade da malha urbana, mitiga os espaços marginalizados da cidade e funcionam como aglutinador dos diferentes aglomerados.

A cidade da praia caracteriza-se por ser uma cidade fragmentada e policêntrica. Por ser a capital do país oferece diversas oportunidades de melhoria das condições de vida. É o centro onde se converge grande parte da população de Cabo Verde, dos bens e serviços. A cidade não está, no entanto, preparada para gerir os problemas resultantes do rápido crescimento populacional com soluções eficazes. Uma das constatações a que chegamos ao longo deste trabalho é que a cidade da Praia teve um crescimento acelerado, mas um desenvolvimento lento. As intervenções urbanas não têm dado resposta à carência de infraestruturas de saneamento em muitas zonas mais degradadas, de espaços públicos de qualidade, de lazer e de convívio. Estas carências existem porque a cidade não tem sido pensada como um sistema único, em que as transformações têm repercussões espaciais e sociais. A Praia, assim como outras cidades de origem portuguesa confrontam-se, desde sempre, com a desarticulação entre a cidade formal e informal, consequentemente, sem estrutura física preparada para acolher os núcleos edificados.

A proposta de intervenção teve como suporte a relação entre a área envolvente e a forma de ocupação do espaço do Taiti e do mercado sucupira preservando a identidade do lugar. O parque urbano e o terminal rodoviário foram considerados como elementos reorganizadores do território, promotores de sociabilidades, fomentando assim a coesão social.

Este documento contém 16205 palavras

Referências Bibliográficas

ALBERNAZ, Paula - Reflexões sobre o espaço público atual. Em LIMA, EVELYN FURQUIM WERNEK; MALAQUE, MIRIA ROSEIRA (Eds.) - Espaço e cidade: conceitos e leituras. 2ª. ed. Rio de Janeiro : 7Letras, 2004. p. 42–56.

ALMEIDA, Sandra - *Actualização da tarifa dos transportes colectivos interurbanos de passageiros na ilha de Santiago*. [Em linha], atual. 2012. [Consult. 12 jun. 2015]. Disponível em <URL:http://www.mai.gov.cv/index.php?option=com_content&view=article&id=143:actualizacao-da-tarifa-dos-transportes-colectivos-interurbanos-de-passageiros-na-ilha-de-santiago&catid=35&Itemid=50>.

AMARAL, Ilídio Do - *Ler Cabo Verde: notas e reflexões*. Finisterra. 39:78 (2004) 87– 98.

ANTUNES, Bianca - *Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana* [Em linha], atual. 2015. [Consult. 4 mar. 2015]. Disponível em <URL:<http://au.pini.com.br/arquitetura/urbanismo/215/jan/gehl/fala/sobre/cidades/e/escala/humana?250160?1.aspx>>.

BARATTO, Romullo - *12 critérios para determinar um bom espaço público* [Em linha], atual. 2013. [Consult. 25 abr. 2015]. Disponível em <URL:<http://www.archdaily.com.br/115308/12-criterios-para-determinar-um-bomespaco-publico>>.

BARGOS, Danúbia Caporusso; MATIAS, Lindon Fonseca - *Áreas verdes urbanas: um estudo de revisão e proposta conceitual*. Revista da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana. 6:3 (2011) 172–188.

BENINI, Sandra Medina; MARTIN, Encarnita Salas - *Decifrando as áreas verdes públicas*. Revista Formação. 2:17 (2010) 63–80.

BETTENCOURT, Luísa Catarina Freitas Andrade - *Capítulo 1 - A cidade e a sua morfologia urbana*. Malha Urbana - Revista Lusófona de Urbanismo. 10:10 (2010) 25–53.

BEUMER, Carijn - *Social cohesion in a sustainable urban neighbourhood*. SUNAction 2 – SUN Platform & SUN Action 6.

BORGES, Moisés; MORAIS, Luísa - *Cabo Verde no contexto do desenvolvimento sustentável*. Relatório à Conferência RIO+20, 2012.

CÂMARA MUNICIPAL DA PRAIA - *Plano director municipal. Relatório, caracterização e diagnóstico*. Santiago, 2011.

CAVALHEIRO, Felizberto; PICCHIA, Paulo Celso Dornelles Del - *Áreas verdes: conceitos, objetivos, diretrizes para o planeamento*. Encontro Nacional sobre Arborização Urbana. 4:(1992) 29– 38.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS - *A nova carta de Atenas 2003*. A Visão do conselho europeu de urbanistas sobre as cidades do séc. XXI. Em A nova Carta de Atenas. Lisboa : 2º Congresso Nacional da Construção, 2003.

COSTA, Rosalina - *Revista de estudos demográficos*. 48. Instituto Nacional de Estatística, 2010 Disponível em <URL:http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=107559597&DESTAQUESmodo=2&xlang=pt>.

CUNHA, Lúcio *et al.* - *Crescimento urbano espontâneo e riscos naturais na cidade da Praia (Cabo Verde)*. Cadernos de Geografia. 30/31:2011) 117–130.

FADIGAS, Leonel De Sousa - *A natureza na cidade. Uma perspectiva para a sua integração no tecido urbano*. Instituto Superior de Agronomia, 1993.

FERNANDES, José Manuel; FERNANDES, Sérgio - *Cabo Verde*, atual. 2003.

FERNANDES, José Manuel; JANEIRO, Maria De Lurdes; MILHEIRO, Ana Vaz - *Cabo Verde. Cidades, território e arquitectura*. Lisboa: CIAUD: FCT, 2014.

FERNANDES, Sérgio - *Os planos de urbanização no contexto colonial. A experiência de Cabo Verde, 1934/1974*. Relatório de Síntese das Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica. Lisboa. 2007.

FERNANDES, Sérgio Padrão - A Ribeira como ideia de cidade portuguesa, génese, forma e sedimentação do traçado urbano. Em 1ª Conferência do PNUM: Morfologia Urbana em Portugal: Abordagens e Perspectivas. PNUM, 2011.

FOREST RESEARCH - *Social interaction, inclusion and community cohesion*, atual. 2008. [Consult. 20 abr. 2015]. Disponível em <URL:[http://www.forestry.gov.uk/pdf/urgp_evidence_note_011_Social_interaction_inclusion_and_community_cohesion.pdf/\\$FILE/urgp_evidence_note_011_Social_interaction_inclusion_and_community_cohesion.pdf](http://www.forestry.gov.uk/pdf/urgp_evidence_note_011_Social_interaction_inclusion_and_community_cohesion.pdf/$FILE/urgp_evidence_note_011_Social_interaction_inclusion_and_community_cohesion.pdf)>.

FURTADO, Emanuel António Rodrigues - *A expansão da cidade da Praia, na década de 1990-2000. Crescimento espontâneo e pobreza urbana*. Universidade Jean Piaget de Cabo Verde, 2008.

FURTADO, Emanuel António Rodrigues - *O papel do espaço público na estruturação do tecido urbano. O caso de Tira Chapéu – Cidade da Praia*. Universidade Jean Piaget de Cabo Verde, 2008.

GEHL, Jan - *Public spaces for a changing public life*. Centre for Public Space Research School of Architecture. Copenhaga, 2004.

GEHL, Jan - *La humanización del espacio urbano*. Barcelona : Editorial Reverté, 2006. ISBN 84-291-2109-9.

GEHL, Jan - *Cities for People*. Washington : Island Press, 2010.

GOMES, Lourenço Conceição - *Valor simbólico do centro histórico da praia - Cabo Verde*. Universidade Portucalense, 2008

GONÇALVES, Jovenal Neves - *Os rabidantes do mercado de sucupira: informalidade, redes sociais e gênero*. [S.l.] : Universidade Federal de São Carlos, 2009

GRAÇA, Maria Elisabete Dos Anjos Lopes Furtado - *Satisfação e qualidade de vida no trabalho dos rabidantes. Estudo de caso: mercado do Sucupira*. Universidade de Cabo Verde Universidade Federal de Rio Grande do Sul, 2011.

GUEDES, Manuel Correia - *Arquitectura sustentável em Cabo Verde (Manual de Boas Práticas)*. CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, 2011.

HORTA, Gerard - Transporte colectivo en hiace y siniestralidad viaria interurbana en la isla de Santiago (Cabo Verde). Primeras notas de campo. Em 7.º Congresso Ibérico de Estudos Africanos. Lisboa, 2010.

INE - CABO VERDE - *Evolução do População residente urbana por ilha e concelho, segundo os censos de 1990 - 2010* [Em linha], atual. 2011. [Consult. 11 mai. 2015]. Disponível em<URL:<http://www.ine.cv/actualise/dadostat/files/213b4eda-e5eb-4f23-a2af-9a3f0a413631evolucao-do-populacao-residente-urbana-1990-2010.pdf>>.

JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JORGE, S.; MELO, Vanessa - *Processos e dinâmicas de intervenção no espaço peri-urbano: O caso de Maputo*. Cadernos de Estudos Africanos. ISSN 1645-3794. 27 (2014) 1–16. doi: 10.4000/cea.1488.

KLIASS, Rosa Grená - *Os parques urbanos de São Paulo*. Pini, 1993.

KONIJNENDIJK, Cecil C. et al. - *Benefits of urban parks - A systematic review*. Copenhaga, 2013.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia - *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LIMA, Ana Maria Liner Pereira et al. - *Problemas de utilização na conceituação de termos como espaços livres, áreas verdes e correlatos*. Anais do II Congresso Brasileiro de Arborização Urbana. 1994) 539–553.

LIMA, Hélio Costa; LEDER, Solange Maria - *O terminal rodoviário e o roteiro para contruir no Nordeste* [Em linha], atual. 2011. [Consult. 15 mai. 2014]. Disponível em<URL:<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.129/4022>>.

LIMA, Redy Wilson - *Praia (Cabo Verde): expansão e representação da cidade*. Lisboa. 2013).

LOPES, Maria De Fatima Da L. S. Silva - *Avaliação da qualidade do transporte colectivo urbano, na cidade da praia, e a satisfação dos utentes*. Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2009.

LOUREIRO, João - *Postais antigos de Cabo Verde*. 1ª. ed. Lisboa : João Loureiro e Associados, Lda, 1998.

MARIZ, Vera Félix - Cabo verde no programa de salvaguarda do património português ultramarino – o caso da Igreja de nossa senhora do rosário (1962-1974). Em Atas do colóquio internacional Cabo Verde e Guiné-Bissau: Percursos do saber e da ciência. Lisboa, 2013. ISBN 9789897420047

MEDINA DO NASCIMENTO, Judite - As relações entre o crescimento urbano e os sistemas de gestão e de planificação da cidade da Praia em Cabo Verde. Em Cabo Verde. Redes e Desenvolvimento Regional

MEDINA, Judite - *O crescimento urbano e os sistemas de gestão e de planificação na cidade da Praia, em Cabo Verde: proposta de uma nova abordagem na intervenção urbanística*. Impactum Coimbra University Press. 24:2010) 107–124.

MILHEIRO, Ana Vaz - *Africanidade e Arquitectura Colonial: A casa projectada pelo Gabinete de Urbanização Colonial (1944-1974)*. Cadernos de Estudos Africanos. 25:(2013) 121–139.

MILHEIRO, Ana Vaz - *Cabo Verde e Guiné-Bissau: Itinerários pela arquitectura moderna Luso-Africana (1944-1974)*. Instituto de Investigação Científica e Tropical. Lisboa, 2013.

MILHEIRO, Ana Vaz - *Uma portugalidade tropical na arquitectura do Estado Novo* [Em linha], atual. 2013. [Consult. 10 dez. 2014]. Disponível em<URL:<http://www.publico.pt/culturaipsilon/noticia/portugalidade-tropical-1616607>>.

MINISTÉRIO DA DESCENTRALIZAÇÃO, Habitação E Ordenamento Do Território - *EROT Santiago*. Praia, 2011.

MORAIS, Joao Sousa - *Mindelo, Património Urbano e Arquitectónico – assentamento urbano e seus protagonistas*. Lisboa: Caleidoscópio, 2010.

MORAIS, Joao Sousa; RAPOSO, Isabel - *Da cidade colonial às novas urbes africanas: notas exploratórias*. Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. 5:(2005) 90– 91.

MUGA, Henrique - *Psicologia da arquitectura*. 2ª. ed.: Gailivro, 2006.

NASCIMENTO, Judite Medina Do; PINTO, Iriene Marques - A mobilidade e a acessibilidade e sua relação com o desenvolvimento urbano sustentável: caso específico da cidade da Praia - Cabo Verde. Em XV Encontro da Rede de Estudos Ambientais de Países de Língua Portuguesa. Luanda, 2013

NUCCI, João Carlos - *Qualidade Ambiental e Adensamento Urbano: um estudo de ecologia e planeamento da paisagem aplicada ao distrito de Santa Cecília (MSP)* [Em linha]. 2ª ed. Curitiba : O autor, 2008 Disponível em <URL:http://www.geografia.ufpr.br/laboratorios/labs/arquivos/qldade_amb_aden_urbano.pdf>.

O Gabinete de Urbanização e o traçado das cidades luso-africanas na última fase do período colonial português - Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbanística. 4:(2012) 215– 232.

OLIVEIRA, Francisco Nascimento - A poética do espaço e a construção dos lugares públicos. Arquitectos, 2007, 137– 141.

PARQUE EXPO - *Estudo de enquadramento estratégico. Frente Marítima da Cidade da Praia*. Praia, 2010.

PIEPOLI, Sónia Frias - *Metamorfose das cidades africanas e recomposições sociais*. Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. 5:(2005) 164– 169.

POLIDORI, Maurício; KRAFTA, Romulo - *Crescimento urbano - fragmentação e sustentabilidade*

RAPOSO, Isabel - *Cidades Africanas I*. Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. 5:(2005) 4– 8.

RAPOSO, Isabel - *Espaço público - novas reflexões e abordagens*. Lisboa, 2014.

RAPOSO, Isabel - *Nova carta de Atenas*. Em 6º Curso de Mestrado em Reabilitação de Arquitectura e Núcleos Urbanos. Lisboa, 2005.

REIS, Tatiana Raquel; BARBOSA, Viviane De Oliveira; SANTOS, Orlando Almeida Dos - Movimento de mulheres e o comércio informal entre África e Brasil. Em VI Jornada Internacional de Políticas Públicas. São Luís Maranhão: Cidade Universitária da Universidade Federal do Maranhão, 2013.

RODRIGUES, Humberto Gonçalves - *Fragmentação e continuidades urbanas. Contribuição para a definição de estratégias de intervenção no espaço público contemporâneo*. Universidade Técnica de Lisboa, 2012

ROSSI, Aldo - *A Arquitectura da Cidade*. Edições Cosmos, 2001

SABOYA, Renato - *Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os olhos da rua*, atual. 2010. [Consult. 18 abr. 2015]. Disponível em<URL:<http://urbanidades.arq.br/2010/02/seguranca?nas?cidades?jane?jacobs?e?os?olhos?da?rua/>>.

SCALISE, Walnyce - *Parques Urbanos - evolução, projeto, funções e usos*. Assentamentos Humanos. 4:1 (2002) 17– 24.

- SERDOURA, Francisco - As dimensões do espaço urbano público. Artitextos, 2007, 149– 156.
- SERDOURA, Francisco M.; SILVA, F. Nunes Da - *Espaço público. Lugar de vida urbana*. Pluris. 27:(2006).
- SERVIÇO METEOROLÓGICO NACIONAL - *O clima de Portugal. Fascículo XIV (Normais climatológicas dos territórios do Ultramar, correspondentes a 1931-60)*. Lisboa, 1965.
- SILVA, António Correia E - *Espaços urbanos de Cabo Verde: o tempo das cidades-porto*. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- SILVA, António Correia E - *Combates pela história*. Praia: Spleen Edições, 2004.
- SILVA, Patrik Flávio Pina Da - *Avaliação das dinâmicas do crescimento urbano na cidade da Praia de 1969 a 2010, Cabo Verde*. Universidade do Porto, 2014.
- SILVEIRA, Enoque Monteiro Barbosa Da - *Áreas residenciais clandestinas na cidade da Praia: caso latada e Achada Eugénio Lima Trás*. Universidade de Lisboa, 2011
- TELES, Paula - *Guia: acessibilidade e mobilidade para todos*. Porto, 2006.
- TOLEDO, Fabiane Dos Santos; SANTOS, Douglas Gomes Dos - *Espaço livre de construção – um passeio pelos parques urbanos*. Sociedade Brasileira de Arborização Urbana. 7:2 (2012) 10–23.
- VARELA, Gilson Braunine Teixeira - *Platô - Estratégia de reabilitação integrada do centro histórico da Praia*
- VAZ, Inês - *Encosta poente da cidade de Portalegre: projecto urbano da área de expansão urbana*. Universidade da Beira Interior, 2010.
- VIEIRA, Adriana; AGUIAR, José - A matriz urbana de origem portuguesa e a acessibilidade do espaço público. Em 2ª Conferência do PNUM - Morfologia Urbana Nos Países Lusófonos, 2012.

Websites:

- <http://www.pardalmonteiro.com/projectos/pt/Abrantes/Abrantes1.htm>
- <http://www.un.cv/sobrecv.php>
- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=praia>
- <http://www.iict.pt/cartografiaCV/inicio.html>
- <http://cabo Verdecontacta.blogspot.pt/2011/01/cidade-da-praia.html>
- <http://imagingcapeverde.wordpress.com/>
- <https://cidadeseglobalizacao.files.wordpress.com>
- <http://worldpopulationreview.com/countries/cape-verde-population/>
- <http://populationpyramid.net/cape-verde/2015/>

<http://worldpopulationreview.com/countries/cape-verde-population/>

<http://www.sia.cv/>

<http://data.worldbank.org/country/cape-verde/portuguese>

<http://www.portugalcaboverde.com/>

httpcv.geoview.inforotunda_de_terra_branca,40882383w

<http://www.panoramio.com/photo/102525397>

ANEXOS